Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1914 — **Roma — Venerdì, 23 ottobre** — **Numero 254**

DIREZIONE
Corso Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 11-31

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
Corso Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 75-91

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione: anno L. 32; semestre L. 17; trimestre L. 9
» a domicilio e nel Regno: » » 36; » » 19; » » 10
Per gli Stati dell'Unione postale: » » 80; » » 41; » » 22
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.

Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziari . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0.30 }

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta.*

Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. 10 — nel Regno cent. 15 — arretrato in Roma cent. 20 — nel Regno cent. 30 — all'Estero cent. 35
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero 1062 *della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 5 novembre 1911, n. 1247, convertito nella legge 25 febbraio 1912, n. 83;

Visti la legge 6 luglio 1912, n. 749, e il R. decreto 20 novembre 1912, n. 1205;

Visto il R. decreto 22 giugno 1913, n. 902, che approva il Codice per la marina mercantile della Tripolitania e della Cirenaica;

Letto l'art. 444 del detto Codice, il quale dispone che con R. decreto saranno introdotte nel regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia le modificazioni necessarie per coordinarlo con lo stesso Codice e per adattarlo alle speciali esigenze della Colonia;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le colonie, di concerto con quello della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato l'unito regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile della Tripolitania e della Cirenaica, visto, d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

Art. 2.

L'unito regolamento andrà in vigore il 1° gennaio 1915.

La sua pubblicazione si eseguirà col trasmetterne un esemplare stampato a ciascuno degli uffici di Governo, alle cancellerie della Corte di appello e dei tribunali, ai Municipi e agli Uffici marittimi della Tripolitania e della Cirenaica, per essere ivi depositato e tenuto esposto durante un mese successivo per sei ore in ciascun giorno, affinchè ognuno possa prenderne cognizione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi

e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 settembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — MARTINI — VIALE.

Visto, *Il guardasigilli:* **DARI.**

REGOLAMENTO per la esecuzione del Codice per la marina mercantile della Tripolitania e della Cirenaica

PARTE PRIMA.

Disposizioni amministrative

TITOLO I.

Dell'Amministrazione della marina mercantile

CAPO UNICO.

Art. 1.

I decreti del ministro delle colonie, recanti modificazioni nel numero e nelle sedi dei compartimenti e dei circondari marittimi o la istituzione di nuovi uffici di porto lungo il litorale della Tripolitania e della Cirenaica a norma degli articoli 2 e 5 del Codice, sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e nel *Bollettino ufficiale* del Ministero delle colonie.

Art. 2.

I funzionari e gli agenti incaricati dei servizi marittimi nelle colonie, a norma dell'art. 3 del Codice, sono tratti dal personale del Corpo delle capitanerie di porto del Regno, e i decreti del ministro delle colonie che ne stabiliscono il numero ed il grado sono emessi sentito il ministro della marina.

La designazione dei funzionari e degli agenti da inviare in colonia è fatta dal ministro delle colonie d'intesa col ministro della marina, e durante il servizio che essi prestano in colonia restano sempre soggetti alle disposizioni vigenti nel Regno per quanto si riferisce alla carriera ed alla disciplina.

Art. 3.

I trasferimenti dei funzionari e degli agenti delle capitanerie da una ad altra sede nella Tripolitania o nella Cirenaica sono disposti dal governatore, in base alle tabelle organiche stabilite dal ministro delle colonie. Anche le destinazioni temporanee in missione speciale, previste dall'ultimo capoverso dell'art. 5 del Codice, sono deliberate dal governatore.

Nel caso di mancanza, di assenza o di impedimento di un ufficiale di porto capo di compartimento o di circondario, il governatore provvede a sostituirlo con altro ufficiale delle capitanerie residente in colonia, e, quando ciò non riesca possibile, può affidare la temporanea reggenza dell'ufficio ad una delle persone indicate nell'art. 5 del Codice.

Art. 4.

I capitani di porto capi di circoscrizione marittima, per tutte le attribuzioni loro assegnate dal Codice, dal presente regolamento e dalle altre disposizioni in vigore, sono dipendenti dal governatore, salvo gli altri rapporti di dipendenza espressamente previsti dalle disposizioni succitate.

Nell'esercizio delle suddette attribuzioni essi si attengono, per la corrispondenza, alle norme stabilite nell'ordinamento del Governo in Tripolitania ed in Cirenaica. (5, 6).

Art. 5.

I capitani di porto capi di circoscrizione marittima sono incaricati anche del servizio della marina mercantile del Regno.

Art. 6.

Gli uffici locali retti da semplici incaricati corrispondono col rispettivo capo del compartimento, e gli ufficiali di porto capi di compartimento o di circondario corrispondono col capo della circoscrizione marittima.

I capi degli uffici di porto dipendono direttamente ed esclusivamente dal capo della circoscrizione per quanto concerne la esecuzione dei servizi loro affidati dal Codice e dal presente regolamento, salvo i rapporti e la dipendenza speciale di servizio con le autorità locali, rappresentanti del governatore, per tutto quanto riguarda i rapporti internazionali, gli interessi militari e politici, la sicurezza pubblica e il servizio generale della colonia. (5 e 6).

Art. 7.

Nelle attribuzioni dei capitani e degli ufficiali di porto che prestano servizio nelle colonie sono comprese anche le seguenti:

1° direzione e vigilanza sul servizio marinaresco degli imbarchi e sbarchi per conto dell'amministrazione militare, quando non sia specialmente affidata ad altra autorità della regia marina o del regio esercito;

2° servizio dei fari e del segnalamento marittimo lungo le coste della Tripolitania e della Cirenaica, giusta le speciali disposizioni vigenti al riguardo;

3° servizio relativo alla leva di mare;

4° istruttorie riguardanti le azioni di coraggio compiute in mare, sulle quali i capi di circoscrizione riferiscono al governatore per l'ulteriore corso al Ministero della marina;

5° servizio di vigilanza sui servizi marittimi postali e sovvenzionati lungo il litorale delle colonie;

6° tutti gli altri servizi d'indole marittima, anche relativi alla marina militare, che possono essere loro affidati dal Ministero delle colonie, per incarico dei Ministeri competenti.

Art. 8.

Le ispezioni dei capitani di porto capi di circoscrizione marittima agli uffici dipendenti, a norma dell'articolo 9 del Codice, devono ordinariamente aver luogo almeno una volta all'anno, salvo i casi di ispezione speciale ordinata dal governatore.

Art. 9.

L'orario ordinario degli uffici di porto è stabilito dal capo della circoscrizione, tenuto conto delle esigenze locali del commercio e dei servizi marittimi, e delle norme e disposizioni di massima vigenti in colonia. (13).

Art. 10.

Tutti i capi degli uffici di porto devono notificare direttamente a mezzo del telegrafo al Ministero delle colonie ed a quello della marina, nonchè al capo della circoscrizione sede di Governo, gli arrivi e le partenze delle navi da guerra nazionali od estere nelle acque di loro giurisdizione.

Devono anche notificare i movimenti delle navi addette a linee postali e sovvenzionate a norma delle speciali disposizioni vigenti in materia. (14).

Avvertenza. — I numeri in parentesi alla fine degli articoli indicano il riferimento con gli articoli del regolamento per la esecuzione del Codice per la marina mercantile del Regno.

Gli articoli, citati nel testo con la sola indicazione del numero, si riferiscono al presente regolamento.

Quando si parla di Codice, senza altra specificazione, si intende il Codice per la Marina mercantile della Tripolitania e della Cirenaica.

Art. 11.

I capitani ed ufficiali di porto capi di ufficio sono obbligati alle visite prescritte alle autorità navali di grado superiore a quello a cui sono assimilati, a norma dei vigenti ordinamenti. Nel caso di arrivo di navi da guerra estere devono mandare a bordo una imbarcazione per offrire la loro opera in quanto possa occorrere al servizio della nave. (16).

Art. 12.

I capi degli uffici di porto possono sostituire le autorità consolari estere, per quanto concerne la vidimazione delle carte di bordo e la eventuale assistenza alle navi mercantili straniere, quando non siavi sul luogo l'agente consolare competente e ne sia fatta espressa richiesta dal capitano della nave. (20).

Art. 13.

In occasione di cambiamento del titolare di un ufficio di porto, deve essere compilato processo verbale della consegna dell'ufficio, dei servizi e del materiale relativi. Una copia del verbale deve essere rimessa al Ministero delle colonie. (23).

Art. 14.

Fra gli interpreti, previsti dall'art. 6 del Codice, sono compresi anche quelli che prestano servizio per i costituti sanitari delle navi estere. La tariffa della rimunerazione dovuta in tali casi all'interprete dal capitano della nave è stabilita dal capo della circoscrizione.

Art. 15.

Il ministro delle colonie determina il numero delle imbarcazioni e il materiale marinaresco di dotazione delle capitanerie e degli uffici di porto, e provvede alle spese occorrenti per la manutenzione, per l'esercizio e per le eventuali riparazioni.

Art. 16.

I capitani e gli armatori delle navi mercantili nazionali e straniere possono avvalersi presso gli uffici di porto di persone di loro fiducia per provvedere nel loro interesse agli atti e alle formalità prescritti verso l'autorità marittima, salvo i casi nei quali sia espressamente richiesto l'intervento personale dell'interessato. Le persone prescelte devono essere di specchiata capacità ed onestà, risiedere nel luogo dov'è la sede dell'ufficio di porto ed essere di gradimento del capo di ufficio, il quale ha sempre facoltà di sospenderle temporaneamente dall'esercizio dell'incarico in caso di mancanze, ed anche di escluderle definitivamente, previa autorizzazione del capo della circoscrizione. (76, 77, 78, 79).

Art. 17.

Le indennità, i soprassoldi ed i compensi speciali dovuti al personale delle capitanerie di porto sono stabiliti dalle disposizioni vigenti in colonia.

TITOLO II.

Del servizio marittimo

CAPO I.

Della gente di mare

§ 1. — Iscrizione.

Art. 18.

Le matricole della gente di mare di 1ª categoria ed i registri di quella di 2ª categoria, rispettivamente indicati negli articoli 21 e 24 del Codice, nonchè i relativi libretti e fogli di ricognizione, sono conformi ai modelli stabiliti dal ministro delle colonie.

Le matricole ed i registri si conservano riuniti in volumi numerati progressivamente all'esterno.

Le matricole della gente di mare di 1ª categoria sono tenute di regola negli uffici di capoluogo di circoscrizione e di compartimento marittimo. Il governatore, sentito il capo della circoscrizione, può autorizzare anche uffici circondariali a tenere le matricole per gli iscritti del proprio circondario. (80).

Art. 19.

Ogni iscrizione in matricola, oltre le generalità complete dell'iscritto, il numero progressivo d'iscrizione, la data di questa, deve contenere le seguenti annotazioni:

1° la qualità dell'iscritto, i gradi e le abilitazioni successivamente conseguiti;

2° il luogo di domicilio e di residenza all'atto della iscrizione, ed i cambiamenti successivi, a termini dell'articolo 26 del Codice;

3° le indicazioni relative alla provenienza od al passaggio dell'iscritto ad altre matricole o registri della gente di mare del Regno o delle colonie;

4° le ricompense ottenute per azioni meritorie;

5° i servizi militari prestati dall'iscritto, con le annotazioni relative ai congedi, alle riforme, diserzioni;

6° i movimenti di imbarco e di sbarco sulle navi italiane, secondo le norme prescritte dall'articolo 22;

7° i periodi di navigazione ed i servizi compiuti a bordo di navi estere, debitamente comprovati, a termini dell'articolo 30;

8° le condanne riportate per delitti marittimi o comuni, e le assoluzioni per non provata reità o per insufficienza di indizi, salvo quando si sia ottenuta la riabilitazione;

9° tutte le altre annotazioni prescritte da leggi o disposizioni generali o locali, e quelle ritenute opportune dal capo del compartimento marittimo.

Per i cittadini italiani devesi anche tenere nota, nella rispettiva matricola, della iscrizione nelle liste di leva di terra, quando l'iscritto sia entrato nel diciannovesimo anno di età, dell'esito di leva, dei permessi speciali di imbarco o del nulla osta di espatrio ottenuti sia prima che dopo aver concorso alla leva, in adempimento alle vigenti leggi sul reclutamento militare, ed in conformità alle prescrizioni dell'articolo 25 del Codice. (81).

Art. 20.

I requisiti richiesti per la matricolazione della gente di mare di 1ª categoria si provano nel modo seguente:

1° la cittadinanza italiana mediante certificato del municipio di origine o la sudditanza italiana mediante certificato dell'autorità coloniale competente;

2° l'età, con l'atto o il certificato di nascita del competente ufficio di stato civile, ovvero con certificato del Cadì o del Naib se si tratti di sudditi mussulmani;

3° la vaccinazione od il sofferto vaiuolo mediante dichiarazione medica debitamente autenticata;

4° il domicilio o la residenza in colonia mediante certificato dell'autorità o con atto notorio;

5° il consenso di chi esercita la patria potestà, quando si tratti dei minorenni indicati alla lettera *d)* dell'articolo 22 del Codice, con dichiarazione, anche verbale, fatta all'ufficio di porto o ad altra autorità governativa. Per i sudditi minorenni di genitori ignoti od assenti il consenso è dato dall'autorità politica del luogo di residenza;

6° l'imbarco sopra nave italiana, mediante dichiarazione, anche verbale, del capitano. (82).

Art. 21.

Quando si tratti di prima iscrizione, le persone indicate alla lettera *b)* dell'articolo 20 del Codice sono immatricolate in qualità di mozzi.

I sudditi che, oltre a possedere l'età prescritta, comprovino di aver già compiuto il periodo di 24 mesi di navigazione, sono iscritti in qualità di marinai.

Le persone indicate alla lettera *c*) di detto articolo sono immatricolate con la qualità che assumono a bordo al momento del primo imbarco. Quelle indicate alla lettera *d*) sono iscritte come mozzi pescatori, e, se abbiano già dodici mesi di esercizio e l'età di diciotto anni, come pescatori di alto mare. (83).

Art. 22.

Il libretto di matricola agli iscritti della gente di mare di 1ª categoria viene rilasciato all'atto della iscrizione dal capo della circoscrizione o del compartimento marittimo, ed è consegnato al capitano della nave, sulla quale l'iscritto deve prendere imbarco. (87).

Sul libretto sono riprodotte le annotazioni della matricola. (89).

Le annotazioni relative ai movimenti di imbarco e di sbarco sono direttamente eseguite, secondo la formula tracciata dal Ministero delle colonie, dall'autorità marittima o consolare del luogo e nel momento nel quale si verifica l'imbarco o lo sbarco, autenticandole con la firma dell'ufficiale, che le esegue e che deve indicare la sua carica. (90, 91).

Art. 23.

I movimenti di sbarco e di imbarco dell'inscritto devono essere annotati in apposito registro e, se avvengono fuori del luogo di sua matricolazione, devono essere mensilmente comunicati dall'autorità che li esegue all'ufficio marittimo di matricolazione per l'annotazione nella matricola. (92, 93, 94).

Art. 24.

I registri della gente di mare di 2ª categoria sono tenuti dagli uffici marittimi circondariali e comprendono tutti gli esercenti del rispettivo circondario.

Per esservi iscritti si richiedono le seguenti condizioni:

a) avere compiuto dieci anni di età, salvo gli uomini di rinforzo per la pesca in alto mare ed all'estero, i quali devono avere almeno sedici anni compiuti;

b) essere vaccinato od aver sofferto il vaiuolo;

c) essere domiciliato e residente in Tripolitania o in Cirenaica.

Gli stranieri residenti nella colonia devono far constare di avere eletto regolarmente domicilio presso il consolato della propria nazione. (103, 108).

Art. 25.

L'iscrizione nei registri della gente di mare di 2ª categoria ha luogo in base alla qualità posseduta dall'iscritto, od alla professione od al lavoro che esercita abitualmente, od al quale intende dedicarsi, secondo la specificazione indicata dall'articolo 20, 3° comma, del Codice, ed osservando le seguenti norme:

a) gli ingegneri e costruttori navali sono iscritti in base al grado risultante dalle patenti o dalle speciali abilitazioni di esercizio regolarmente riconosciute;

b) gli operai addetti alle costruzioni navali od all'arte di calafato, che abbiano diciotto anni di età e che abbiano almeno diciotto mesi di esercizio comprovato, vengono iscritti rispettivamente in qualità di maestro d'ascia (per le costruzioni in legno), di operaio addetto alle costruzioni navali in ferro (carpentieri in ferro), o di calafato. Mancando di detti requisiti di età o di esercizio, vengono iscritti in qualità di allievo della rispettiva categoria;

c) i piloti pratici locali sono iscritti in base alla nomina regolarmente conseguita dalla competente autorità marittima, con la indicazione del porto o della rada nella quale sono ammessi ad esercitare;

d) le persone addette ai battelli da traffico e da pesca del litorale, che abbiano sedici anni di età o dodici mesi di esercizio, sono iscritte rispettivamente in qualità di barcaiuolo o di pescatore del litorale, e, in mancanza dei predetti requisiti, come allievo barcaiuolo od allievo pescatore;

e) i pescatori di rinforzo per la pesca in alto mare sono iscritti in tale qualità, salvo il loro passaggio alle matricole della gente di mare di 1ª categoria, quando si dedichino abitualmente a tale pesca o posseggano il requisito della cittadinanza o sudditanza italiana;

f) le altre persone addette ai lavori e servizi marittimi nei porti, non comprese nelle categorie sopra enunciate, sono iscritte nei registri secondo la professione od il lavoro abitualmente esercitato, tenendo conto di quanto è disposto dagli articoli 143 e 163 del Codice.

Esse sono comprese essenzialmente nelle seguenti categorie: zavorrai, ormeggiatori, stivatori, scaricatori, facchini ed operai marittimi in genere; macchinisti, fuochisti ed altre persone addette alle macchine fisse o sui galleggianti dei porti, palombari.

Possono esservi compresi, secondo gli ordinamenti dell'autorità marittima locale, anche i rivenditori, gli interpreti e gli agenti marittimi, sottoposti alla speciale giurisdizione della predetta autorità. (102, 104, 106, 107, 112).

Art. 26.

Nei registri della gente di mare di 2ª categoria si fanno le stesse annotazioni indicate dall'art. 19 per le matricole di 1ª categoria tranne quelle relative alla navigazione.

A richiesta degli interessati e sempre quando l'autorità marittima ne riconosca la necessità, possono esservi annotati i periodi di lavoro o di esercizio compiuti dal titolare nella rispettiva arte o professione, e gli eventuali movimenti di imbarco e di sbarco delle persone indicate alle lettere *a*), *b*), *c*), dell'articolo 25. (105).

Art. 27.

All'atto della iscrizione nei registri di 2ª categoria viene rilasciato all'iscritto, dall'ufficiale di porto capo del circondario marittimo, il foglio di ricognizione conforme al modello stabilito dal Ministero delle colonie, e nel quale sono riportate le indicazioni risultanti dal registro. (111).

Art. 28.

L'ufficiale che procede alla iscrizione nelle matricole e nei registri della gente di mare è responsabile della regolarità dell'iscrizione stessa. (114).

Art. 29.

Le persone iscritte tra la gente di mare di 1ª categoria possono dedicarsi anche alle arti esercitate dalla gente di mare di 2ª categoria, senza obbligo di iscriversi negli appositi registri. (118, 119).

Art. 30.

La navigazione fatta su navi estere e l'esercizio compiuto dalla gente di mare, sia di 1ª che di 2ª categoria, quando non risulti in altro modo dalle carte di bordo e dai registri tenuti dall'autorità marittima, sono comprovati nel seguente modo:

a) la navigazione compiuta su navi estere, mediante certificato desunto possibilmente dai ruoli d'equipaggio e rilasciato dai rispettivi capitani, debitamente autenticato dalla competente autorità marittima o consolare;

b) l'esercizio od il lavoro compiuto all'estero, mediante certificato dei capi o direttori degli stabilimenti, controllato ed autenticato dall'autorità estera o consolare;

c) l'esercizio compiuto nei cantieri privati nello Stato o nella colonia, od a bordo dei galleggianti sprovvisti di ruolo di equipaggio, mediante certificato od attestazione ricevuta e controllata dall'autorità marittima;

d) il servizio a bordo di regie navi o negli stabilimenti governativi, mediante certificati od estratti autenticati dai relativi comandanti o direttori.

Ogni certificato od attestazione deve precisare il luogo, la qualità e la durata del lavoro o dell'esercizio compiuto.

Per gli effetti della legge sulla leva di mare si osservano le speciali disposizioni vigenti in materia. (112).

Art. 31.

I cambiamenti di domicilio della gente di mare devono essere denunciati dall'iscritto all'autorità marittima mediante la produzione del certificato relativo od anche verbalmente, nel qual caso si compila verbale in forma amministrativa.

L'iscritto di 1ª categoria deve, all'atto di tale denuncia, dichiarare se intenda far passaggio alla matricola di altra circoscrizione o compartimento marittimo. Per gli iscritti di 2ª categoria il cambiamento permanente di domicilio in altro circondario marittimo dà luogo di ufficio al loro passaggio nei registri relativi.

Il passaggio d'iscrizione da una ad un' altra località, a richiesta dell'interessato, od eseguita d'ufficio, ha luogo mediante l' invio di un estratto completo ed autentico della rispettiva matricola o registro, coi relativi documenti, dal vecchio al nuovo ufficio di iscrizione.

La cancellazione dalle matricole o dai registri della gente di mare ha luogo per morte dell'iscritto o per abbandono della navigazione o delle arti marittime.

La cancellazione per morte si opera d'ufficio ogniqualvolta all'ufficio marittimo d'iscrizione pervenga l'atto di morte o questa risulti diversamente in modo ufficiale. Quella per abbandono di esercizio ha luogo d'ufficio od a richiesta dell' interessato, sempre quando non si tratti di cittadino italiano che non abbia ancora soddisfatto agli obblighi di leva o l'autorità marittima non abbia ragione di ritenere che trattasi di dichiarazione simulata, intesa a sottrarre l'iscritto ad obblighi e responsabilità di legge o possa altrimenti presumere che si tratta di abbandono temporaneo. (Dal 123 al 126 e dal 129 al 132).

Art. 32.

Le persone che hanno cessato di appartenere alla R. marina dopo aver prestato a bordo delle regie navi o negli stabilimenti militari servizi corrispondenti a quelli specificati nell'art. 20 del Codice, possono ottenere rispettivamente la iscrizione nelle matricole o nei registri della gente di mare di 1ª o di 2ª categoria mediante la sola produzione dell'estratto della loro matricola militare.

Art. 33.

Il capo dell'ufficio marittimo d'iscrizione può rilasciare, nelle debite forme, copie od estratti delle matricole o dei registri della gente di mare. (131).

Art. 34.

Tutte le annotazioni apposte sui libretti e sui fogli di ricognizioni della gente di mare devono essere autenticate con la firma dell'ufficiale di porto o dell'ufficiale consolare, che le esegue, aggiungendovi l'indicazione del grado.

Art. 35.

Nel caso di perdita o di distruzione, debitamente constatate, del libretto di matricola o del foglio di ricognizione di un iscritto marittimo, l'ufficio d'iscrizione, salvo l'applicazione delle penalità previste dagli articoli 376, 409 e 433 del Codice, può rilasciare all' interessato un duplicato o munirlo temporaneamente di un estratto di matricola o del registro valevole fino alla emissione del nuovo titolo.

Può farsi luogo al rilascio del nuovo titolo, previo ritiro del precedente, quando questo siasi reso inservibile per il lungo uso. Se il deterioramento del libretto o del foglio di ricognizione è dovuto a negligenza, si applica una pena disciplinare. (96, 97, 98, 113).

§ 2. — Gradi marittimi.

Art. 36.

Gli esami pratici per il conseguimento della patente di capitano di lungo corso o di gran cabotaggio e gli esami teorico-pratici pel conseguimento del grado di padrone e di scrivano e per l'abilitazione a perito stazzatore, hanno luogo di regola nelle capitanerie di porto del Regno.

Per speciali circostanze il ministro delle colonie, d'accordo con quello della marina, può determinare, a richiesta degli aspiranti iscritti nella Tripolitania o nella Cirenaica, che gli esami predetti abbiano luogo in una delle capitanerie di porto sedi di circoscrizione marittima della colonia.

In tal caso si osservano le norme vigenti nel Regno circa la composizione della Commissione esaminatrice ed il procedimento e programma degli esami. (Dal 136 al 170).

Art. 37.

La prova di idoneità prescritta dall'art. 61 del Codice per conseguire la nomina di marinaio autorizzato al traffico costiero della colonia, deve essere data mediante esame in base al programma stabilito dal ministro delle colonie d'accordo con quello della marina. (185, 187).

Art. 38.

L'esame indicato nel precedente articolo ha luogo di regola nella capitaneria di porto capoluogo di circoscrizione marittima dove è iscritto il candidato. La Commissione esaminatrice è composta del capitano di porto o di un ufficiale di porto da lui delegato, presidente, e di due capitani marittimi designati dal capitano di porto.

In mancanza di capitani di lungo corso o di gran cabotaggio possono essere designati dal capitano di porto abili od esperti padroni. (186).

Art. 39.

Le domande di ammissione agli esami di marinaio autorizzato al traffico e di marinai autorizzati per la pesca costiera sono presentate al capitano di porto capo della circoscrizione marittima d'iscrizione, che decide sulla domanda, e devono essere completate con la presentazione dei documenti comprovanti l'adempimento delle condizioni stabilite. (184).

Art. 40.

Gli aspiranti riconosciuti non idonei non possono presentarsi ad altro esame, se non siano trascorsi sei mesi da quello precedente. (165).

Art. 41.

La navigazione dei marinai autorizzati in base all'art. 61 del Codice è limitata alle coste della Tripolitania e della Cirenaica, con facoltà di estenderla, ad oriente, lungo le coste dell'Egitto sino a Porto Said, e ad occidente lungo le coste della Tunisia.

I marinai autorizzati, iscritti in colonia, che vogliono estendere il loro traffico entro i limiti di navigazione consentiti dall'art. 189 del regolamento per la esecuzione del Codice marittimo italiano, modificato coi RR. decreti 7 novembre 1889, n. 6514 e 25 agosto 1913, n. 1077, devono provare di aver superato gli esami secondo i programmi stabiliti nel Regno, salvo le speciali autorizzazioni transitorie indicate dall'art. 412 del Codice. (189).

Art. 42.

Per gli effetti della determinazione della stazza le navi, che possono essere affidate ai marinai autorizzati a senso dell'art. 61 del Codice, valgono i soli certificati di stazza rilasciati con le norme vigenti nel Regno e non si tien conto delle frazioni di tonnellata. (190).

Art. 43.

I capi barca indicati all'articolo 62 del Codice possono navigare in massima solo entro i limiti del compartimento d'iscrizione ed in quelli limitrofi, salvo ai governatori di accordare maggiori e speciali facoltà a seconda delle condizioni ed esigenze locali, sempre però entro i limiti costieri della colonia. (911, 912).

Art. 44.

Per la direzione delle barche addette alla pesca nei mari della colonia e per il rilascio delle relative autorizzazioni valgono le disposizioni dell'articolo 8 del regolamento speciale approvato con R. decreto 27 marzo 1913, n. 312.

La prova di idoneità prevista per la qualifica di marinaio autorizzato alla pesca di alto mare è data mediante esame pratico presso i capi di compartimento in base a programma stabilito dal ministro delle colonie di accordo col ministro della marina.

Nel caso che il marinaio autorizzato non sappia leggere e scrivere, deve imbarcare persona riconosciuta idonea dall'autorità marittima per tenere il giornale di pesca.

Art. 45.

Il tirocinio di navigazione richiesto per la nomina di marinaio autorizzato al traffico o di capo barca pel traffico costiero deve essere eseguito almeno per la metà su navi addette al traffico lungo le coste della Tripolitania o della Cirenaica.

Per la navigazione compiuta su navi estere valgono le disposizioni stabilite dall'art. 30. (141).

Art. 46.

Il rilascio delle patenti di padrone, del certificato di scrivano e delle autorizzazioni previste dagli articoli 61 e 62 del Codice spetta al capitano di porto capo della circoscrizione marittima dov'è iscritto il candidato ed è subordinato alla produzione dei titoli comprovanti il possesso dei requisiti richiesti, compreso l'esito degli esami dove ne sia il caso, ed al pagamento della tassa. (173, 174).

Art. 47.

Le proposte di rilascio delle patenti di macchinista navale, per gl'iscritti della Tripolitania e della Cirenaica, vengono fatte al Ministero della marina dal capitano di porto, capo della circoscrizione, per mezzo del Ministero delle colonie. (207).

Art. 48.

Per la nomina di fuochista autorizzato alla direzione delle macchine di potenza non superiore a centocinquanta cavalli indicati a norma dell'art. 70 ultimo capoverso del Codice, occorrono i seguenti requisiti:

a) essere iscritto nelle matricole della gente di mare di 1ª categoria della colonia in qualità di fuochista;

b) avere l'età maggiore;

c) aver compiuto due anni almeno di navigazione su piroscafi in qualità di fuochista addetto al servizio della macchina motrice;

d) aver lavorato per almeno un anno in una officina meccanica a terra od a bordo, adibita alla costruzione o riparazione di macchine;

e) non aver riportato alcuna delle condanne indicate all'articolo 69, lettera *d*) del Codice;

f) esibire la dichiarazione scritta di un direttore di macchina marina, alla dipendenza del quale l'aspirante abbia navigato non meno di sei mesi, che lo ritenga idoneo a condurre macchine marine di potenza non superiore ai centocinquanta cavalli indicati.

Non è ammessa la compensazione tra la navigazione e l'esercizio indicato alle lettere *c*) e *d*).

Art. 49.

La navigazione dei rimorchiatori e dei piroscafi indicati nell'ultimo capoverso dell'art. 70 del Codice, sui quali è permesso l'imbarco del fuochista autorizzato come conduttore della macchina motrice, è rispettivamente limitata:

a) alle coste della Tripolitania, per i piroscafi appartenenti o addetti al traffico dei porti della circoscrizione marittima di Tripoli;

b) alle coste della Cirenaica per i piroscafi appartenenti alle circoscrizioni marittime di Bengasi e Derna.

È lasciata tuttavia facoltà al governatore di autorizzare in via eccezionale, e su proposta dei capitani di porto, i viaggi di detti piroscafi lungo tutta la costa libica.

Art. 50.

Agli effetti del precedente articolo è riconosciuta valida la nomina a fuochista autorizzato conseguita nel Regno in base all'art. 6 della legge 11 aprile 1886, n. 3881, che modifica l'art. 69 del Codice per la marina mercantile del Regno.

Art. 51.

Le abilitazioni al servizio di fuochista autorizzato sono rilasciate dal capitano di porto capo della circoscrizione marittima d'iscrizione, in base ai documenti comprovanti l'adempimento delle condizioni prescritte.

Il capitano di porto ha sempre facoltà di sottoporre l'aspirante ad un esperimento pratico per accertare la sua abilità professionale.

Art. 52.

Per gli iscritti provenienti dalla R. marina è ritenuto valido, agli effetti della lettera *d*) dell'art. 48, il servizio fatto nella R. scuola meccanici di Venezia.

Gli inscritti che abbiano conseguito in detta scuola il grado di sottocapo meccanico, hanno diritto alla nomina di fuochista autorizzato, purchè comprovino di possedere anche i due anni di navigazione, in servizio di macchina, sulle navi da guerra o mercantili.

Art. 53.

Per l'abilitazione a condurre motori a scoppio o motori a combustione interna di forza non superiore a cento cavalli su piroscafi addetti alle navigazioni indicate nell'articolo 49, il periodo di esercizio stabilito dalla lettera *d*) dell'articolo 48 deve essere compiuto in una officina specializzata per la costruzione o riparazione dei motori del genere.

La dichiarazione prevista dalla lettera *f*) dello stesso articolo deve specificatamente indicare l'idoneità dell'aspirante all'abilitazione, ferma rimanendo la facoltà del capitano di porto di sottoporlo all'esperimento pratico previsto dall'articolo 51.

Art. 54.

La direzione delle macchine di barche a vapore, di pirodraghe e di altri galleggianti addetti al servizio interno dei porti e delle rade, può essere affidata a fuochisti marittimi, maggiori di età e di buona condotta, che abbiano almeno tre anni di navigazione in qualità di fuochista, od altrettanto servizio in detta qualità sui galleggianti dei porti e che superino la prova di un esperimento pratico stabilito dal capitano di porto.

Art. 55.

Per la direzione di macchine fisse nell'interno dei porti valgono le disposizioni vigenti per il servizio delle caldaie a vapore. Il conduttore deve essere iscritto marittimo e riconosciuto idoneo dal capitano o dall'ufficiale di porto del luogo di esercizio.

Art. 56.

Per l'abilitazione a condurre motori a scoppio od a combustione interna sui galleggianti indicati dall'articolo 54 occorre possedere il tirocinio di almeno un anno di esercizio pratico e dare prova di idoneità mediante esperimento.

Art. 57.

Le abilitazioni indicate rispettivamente agli articoli 53, 54, 55 e 56 sono rilasciate dal capitano di porto capo della circoscrizione marittima, al quale spetta anche il riconoscimento e la conferma,

in via transitoria, delle abilitazioni speciali, previste dall'articolo 442 del Codice, per condurre macchine entro i limiti suindicati.

L'abilitazione concessa in questo ultimo caso è sempre revocabile.

Art. 58.

Le disposizioni vigenti in Italia pel conseguimento delle patenti di ingegnere navale e di costruttore navale di prima o seconda classe sono applicabili pel rilascio di tali titoli anche agli iscritti marittimi della colonia.

Le proposte di rilascio, completate dai documenti prescritti, vengono fatte dal capitano del porto d'iscrizione al ministro della marina pel tramite del ministro delle colonie. (Dal 214 al 219).

Art. 59.

Le patenti di ingegnere e di costruttore navale, rilasciate in Italia, e le autorizzazioni concesse ai maestri d'ascia, in applicazione dell'artico 31 del Codice della marina mercantile del Regno e dell'articolo 223 del regolamento relativo, sono valide per l'esercizio in colonia, salvo, per i costruttori stranieri, il disposto dell'art. 32 del Codice. (221, 222).

Art. 60.

L'autorizzazione prevista dall'articolo 36 del Codice è valida solo per l'esercizio dei cantieri navali in colonia, ed è subordinata al possesso dei seguenti requisiti:

a) essere iscritto nei registri della gente di mare della Tripolitania o della Cirenaica;

b) aver raggiunto la maggiore età;

c) aver lavorato per trentasei mesi almeno in un cantiere navale come allievo maestro d'ascia o maestro d'ascia;

d) produrre una dichiarazione di un ingegnere o costruttore navale riconosciuto dall'autorità marittima, che attesti l'idoneità del richiedente a costruire navi in legno fino a cento tonnellate di stazza lorda.

Il rilascio dell'abilitazione è riservato al capitano di porto capo della circoscrizione marittima. (223).

Art. 61.

I costruttori navali già esercenti in colonia, che si trovano nelle condizioni previste dall'art. 442 del Codice, devono comprovare nel modo indicato dall'art. 30, l'esercizio o l'abilitazione precedentemente conseguita o le costruzioni fatte.

L'abilitazione può sempre essere revocata a giudizio dell'autorità marittima.

CAPO II.

Costruzione di navi

§ 1. — Dichiarazioni di proprietà, vigilanza e varo.

Art. 62.

La dichiarazione prescritta dall'art. 33 del Codice deve risultare da processo verbale sottoscritto dai dichiaranti e dall'ufficiale di porto, che la riceve.

Essa deve indicare, oltre la data:

a) il cognome, il nome, la qualità ed il domicilio del dichiarante o dei dichiaranti;

b) il tipo della nave che si vuole costruire, il materiale di costruzione, le sue dimensioni e caratteristiche principali;

c) il cantiere nel quale deve eseguirsi la costruzione;

d) la data con la quale la costruzione deve essere iniziata ed il termine stabilito per ultimarla;

e) per conto di chi viene eseguita la costruzione, con la indicazione dei carati di rispettiva proprietà.

Se il costruttore imprende la costruzione per conto proprio, il processo verbale della dichiarazione deve essere trascritto nei registri dell'ufficio di porto, previo l'adempimento degli obblighi fiscali vigenti in colonia, costituendo il titolo di proprietà.

Se la costruzione è fatta per conto di altri, il costruttore deve presentare alla trascrizione il contratto relativo, a termini dell'art. 33 del Codice. In mancanza di regolare contratto, e se la dichiarazione è fatta personalmente all'autorità marittima dal proprietario in presenza del costruttore, il processo verbale della dichiarazione stessa è considerato come titolo di proprietà ed è sottoposto alla trascrizione. (226).

Art. 63.

In base alla dichiarazione indicata nel precedente articolo, l'ufficiale di porto, che la riceve, rilascia al costruttore una autorizzazione per la costruzione medesima secondo le dimensioni e caratteristiche dichiarate, come alla lettera *b)* dell'art. stesso. (227).

Art. 64.

Le dichiarazioni di costruzione ed i contratti relativi servono per la concessione dell'atto di nazionalità e vengono conservati nell'archivio della capitaneria di porto d'iscrizione della nave. (228).

Art. 65.

Le dichiarazioni di costruzione sono ricevute di regola nell'ufficio marittimo compartimentale, che rilascia la relativa autorizzazione.

Se la costruzione ha luogo nella giurisdizione di uno degli uffici marittimi dipendenti, quello compartimentale gli rimette copia della dichiarazione e delle successive modificazioni per la vigilanza e per i provvedimenti di sua competenza. (229).

Art. 66.

Sulle dichiarate dimensioni della nave l'ufficiale di porto fa un calcolo del tonnellaggio presuntivo della nave, e riceve la dichiarazione soltanto quando risulti che il tonnellaggio stesso non sarà superiore a quello consentito al grado del costruttore.

L'ufficiale deve inoltre vigilare sui lavori per accertare che la costruzione segua conformemente alla dichiarazione, e, nel caso di contravvenzione, si oppone al continuamento dei lavori, denunziando il contravventore per l'applicazione dell'art. 408 del Codice.

Avverso l'ordine di sospensione dell'ufficiale di porto, che è immediatamente esecutivo, è ammesso il ricorso al governatore. (231).

Art. 67.

Il consenso previsto dall'art. 34 del Codice per il varo della nave deve risultare da una dichiarazione scritta del proprietario o dei proprietari del maggior numero di carati, ovvero da una sentenza di tribunale.

Il varo deve essere autorizzato dall'ufficiale di porto, che stabilisce, d'accordo col costruttore, il giorno e le modalità necessarie dopo essersi assicurato che la nave è in condizione di poter essere varata. (232).

§ 2. — Polizia marittima dei cantieri.

Art. 68.

La polizia marittima dei cantieri navali è di competenza delle capitanerie e degli uffici di porto, salvo la ingerenza dell'autorità di pubblica sicurezza nel caso previsto dall'art. 178 del Codice. (233).

Art. 69.

Nell'esercizio della polizia indicata dal precedente articolo, l'ufficiale di porto vigila che le persone che dirigono la costruzione siano debitamente autorizzate a norma di legge, vietando abusive sostituzioni; che tutti gli operai impiegati alla costruzione, riparazione o calafataggio delle navi siano regolarmente iscritti tra la gente di mare, e che siano osservate le disposizioni vigenti anche in materia di previdenza e di assicurazione degli operai. (234, 236, 237).

Art. 70.

In caso di controversie fra costruttore, committente ed operai, che non rientrino nella competenza stabilita dall'art. 11 del Codice, non si può iniziare alcuna azione giudiziaria se non sia stato osservato il disposto dell'art. 18 del Codice stesso.

Se la controversia ha carattere collettivo, e se abbia dato o possa dar luogo a sciopero, essa deve essere portata a conoscenza di un collegio arbitrale, presieduto dal capitano od ufficiale di porto capo della circoscrizione o del compartimento e composto di un rappresentante del costruttore o committente e di un rappresentante degli operai.

La decisione arbitrale ha carattere definitivo, e chi non l'osserva può essere punito con la sospensione dal grado, se si tratta di un costruttore, o con la temporanea interdizione o espulsione dal cantiere od anche dalla colonia. Tali provvedimenti sono di competenza del governatore, che provvede sul rapporto del capitano od ufficiale di porto. (235, 238).

Art. 71.

Nei casi di incendio nei cantieri navali o di mancato varo di una nave, l'ufficiale di porto deve dare le disposizioni necessarie per impedirne od attenuarne le conseguenze dannose, valendosi delle facoltà e dei poteri conferitigli dal Codice, e deve procedere subito ad una inchiesta per accertare le cause del sinistro. (239).

CAPO III.

Delle navi

§ 1. — Matricole delle navi.

Art. 72.

Le matricole delle navi iscritte nella colonia ed i registri relativi sono di massima tenuti dalle capitanerie di porto capoluogo di circoscrizione marittima.

Il ministro delle colonie può però autorizzare la tenuta di dette matricole e dei relativi registri anche presso gli uffici di porto compartimentali. (241).

Art. 73.

Le matricole ed i registri indicati al precedente articolo, sono conformi al modello stabilito e ripartiti come segue:

a) matricola delle navi a vela, che comprende anche quelle munite di motore ausiliario;

b) matricola delle navi a propulsione meccanica;

c) registro giornaliero per la trascrizione degli atti dichiarativi o traslativi di proprietà delle navi e degli atti di pegno o di prestito a cambio marittimo;

d) registro per la trascrizione degli atti relativi alla costruzione delle navi. (241).

Art. 74.

La dichiarazione di rappresentante prevista dall'art. 47 del Codice è fatta con verbale in forma amministrativa dinanzi al capitano od ufficiale di porto, con l'intervento del rappresentante e del proprietario o dei proprietari interessati e può anche risultare da atto pubblico o da scrittura privata debitamente autenticata. (240).

Art. 75.

Quando i proprietari chieggano il passaggio della nave dalle matricole di una circoscrizione a quelle di un'altra, a causa di cambiamento di domicilio, debbono farne domanda scritta, con le firme debitamente autenticate, all'ufficio di porto dov'è iscritta la nave. La dichiarazione può essere anche fatta personalmente dinanzi l'ufficiale di porto del luogo d'iscrizione o di quello in cui la nave deve essere iscritta e deve risultare da verbale in forma amministrativa.

La suddetta domanda o dichiarazione viene conservata nell'ufficio di porto che opera la cancellazione.

Nel caso in cui l'unico proprietario o il maggiore interessato nella proprietà di una nave trasferisca il suo domicilio o residenza in località marittima non compresa nella circoscrizione dove è iscritta la nave, viene provveduto d'ufficio al conseguente passaggio di questa nella matricola della circoscrizione competente, sempre quando il proprietario non provveda alla nomina del rappresentante nel luogo di iscrizione, ovvero quando il rappresentante non accetti l'incarico o vi abbia rinunciato.

Nel caso in cui il proprietario non risieda in località marittima compresa nella circoscrizione dove è iscritta la nave e non nomini il rappresentante, l'autorità marittima ingiunge di provvedere alla nomina stessa in un termine da fissare, con l'avvertenza che trascorso infruttuosamente tale termine nominerà d'ufficio un rappresentante provvisorio. (242, 243).

Art. 76.

Il passaggio di una nave da una ad altra matricola ha luogo mediante invio dell'atto di nazionalità, di un estratto autentico e completo della matricola e del certificato originale di stazza con l'annesso quadro dei calcoli, dall'ufficio di porto, cui appartiene la nave, a quello di nuova iscrizione.

Se la nave trovasi in navigazione, la iscrizione può farsi in base al solo estratto matricolare ed al certificato di stazza.

L'ufficio di porto provvede alla iscrizione secondo i risultati dell'atto di nazionalità o dell'estratto matricolare ricevuti, riportando letteralmente l'ultima intestazione della proprietà e le annotazioni di pegno o di prestito a cambio marittimo non ancora risolute od estinte. La data ed il numero di nuova iscrizione vengono subito comunicati all'ufficio cui la nave apparteneva, affinchè provveda alla cancellazione dalle sue matricole.

La cancellazione non può aver luogo prima di tale comunicazione ed è completata con un cenno sul motivo per il quale è avvenuta, e con l'indicazione del compartimento, del numero e della data di nuova iscrizione. (244, 245).

Art. 77.

Nella matricola delle navi devono farsi tutte le annotazioni riguardanti le dichiarazioni di armatore e di rappresentante, quando ne sia il caso, e quelle relative ad ogni armamento e disarmo della nave. Queste ultime annotazioni devono comprendere il luogo e la data di rilascio, il numero distintivo del ruolo di equipaggio, il nome e grado del capitano o della persona preposta al comando, e la destinazione della nave, o la navigazione, o il servizio speciale cui è adibita. L'annotazione di disarmo ne indica il luogo, la data ed il motivo.

Nella matricola deve essere annotato anche il cambiamento dell'atto di nazionalità.

Art. 78.

Quando l'armamento o il disarmo della nave avvenga fuori del porto di iscrizione, l'ufficio di porto, che vi provvede, ne informa quello competente, con le indicazioni relative, per la conseguente annotazione in matricola, a norma dell'articolo precedente. L'ufficio di iscrizione provvede a sua volta alle altre comunicazioni occorrenti ai competenti uffici, quando si tratti di disarmo definitivo di un ruolo di equipaggio rilasciato da altro compartimento. (247).

Art. 79.

La dichiarazione di demolizione della nave, stabilita dall'art. 50 del Codice, deve essere fatta dai proprietari o da chi sia debitamente autorizzato da essi, ed è ricevuta dagli ufficiali di porto nello Stato o nella colonia e dagli ufficiali consolari all'estero.

Se la dichiarazione è ricevuta in colonia da un ufficio diverso da quello di iscrizione della nave, deve essere subito trasmessa a questo ultimo.

L'ufficio di porto di iscrizione esamina le annotazioni della matricola e dell'atto di nazionalità, e, se non vi sono crediti iscritti od opposizioni di creditori privilegiati, emette ordinanza motivata per autorizzare la demolizione della nave. Di tale ordinanza vien rilasciata copia autentica all'interessato.

Se la dichiarazione di demolizione è fatta all'estero dinanzi gli uffici consolari, questi provvedono agli stessi adempimenti in base alle risultanze dell'atto di nazionalità. (249, 250).

Art. 80.

L'avvenuta demolizione di una nave è fatta risultare da verbale compilato dall'autorità marittima o consolare del luogo, dove la demolizione stessa è avvenuta.

Se essa ha luogo fuori dell'ufficio d'iscrizione della nave, devono essere trasmessi a quest'ultimo tutte le carte di bordo ed il relativo verbale di demolizione. (251).

Art. 81.

Nel caso previsto dall'ultimo capoverso dell'art. 50 del Codice, l'autorità marittima o consolare deve immediatamente avvertire tanto i creditori iscritti, quanto quelli privilegiati non iscritti, i quali abbiano fatto notificare legale opposizione per la tutela dei loro diritti.

Il salario del custode deputato d'ufficio è privilegiato sulla nave e suoi attrezzi in conformità del Codice di commercio. (252).

Art. 82.

Le cancellazioni dalle matricole delle navi, oltrechè nei casi indicati dai precedenti articoli, hanno luogo anche per i seguenti motivi:

a) per naufragio, in base al processo verbale compilato dalla autorità marittima o consolare;

b) per vendita, in tutti i casi in cui essa abbia per effetto la dismissione di bandiera. Per le vendite nella colonia o nello Stato la cancellazione è operata in base all'atto di vendita preceduto dal permesso di dismissione della bandiera, rilasciato dal competente ufficio di porto; per quelle avvenute all'estero, in base al certificato di vendita e dismissione di bandiera rilasciato dall'ufficiale consolare;

c) per dismissione della bandiera nazionale a seguito d'istanza del proprietario, in base al certificato relativo da rilasciarsi a cura dell'ufficiale di porto o consolare competente;

d) nel caso in cui la nave debba fare permanente passaggio al servizio dei galleggianti, previsto dal secondo alinea dell'art. 40 del Codice, sempre quando tale passaggio sia consentito dall'autorità marittima mediante dichiarazione di nulla osta. (253).

Art. 83.

Le navi che si dedicano temporaneamente alla pesca costiera nelle acque della colonia rimangono iscritte nella matricola e conservano le proprie carte di bordo, indipendentemente dalla speciale licenza di pesca stabilita dai vigenti ordinamenti. (254).

Art. 84.

Quando manchino notizie di una nave trascorsi i termini indicati dall'art. 51 del Codice, l'ufficio di porto di iscrizione, prima di procedere alla sua cancellazione, deve procurare di conoscerne la sorte, indirizzandosi all'uopo agli armatori, ai proprietari, agli assicuratori ed a tutte le autorità e persone che siano in grado di dare informazioni.

Se il risultato delle stesse confermi la presunzione della perdita della nave, si procede alla sua cancellazione dalla matricola, in base alla compilazione di apposito verbale dell'ufficio di porto. (255).

Art. 85.

Gli uffici di porto sono obbligati a rilasciare nelle forme prescritte a chiunque ne faccia domanda copie od estratti delle risultanze delle matricole, previo pagamento dei diritti fiscali stabiliti in colonia. (257).

Art. 86.

Gli uffici compartimentali autorizzati alla tenuta delle matricole, oltre le comunicazioni prescritte nei vari casi, devono rimettere alla capitaneria della circoscrizione le informazioni e notizie periodiche stabilite dal ministro delle colonie. (258).

§ 2. — Tipi e stazzatura delle navi.

Art. 87.

Sulla matricola e sull'atto di nazionalità di ciascuna nave deve indicarsi:

Per le navi a vela:

a) la denominazione del tipo, secondo la nomenclatura ufficiale italiana, salvo tipi speciali locali;

b) se munita di motore ausiliario, e di quale tipo;

c) il servizio speciale al quale la nave è destinata.

Per le navi a propulsione meccanica:

a) il tipo dell'apparato motore (a vapore, con macchine alternative od a turbina, a scoppio, a combustione interna);

b) il tipo del propulsore (ruote, eliche, numero delle eliche);

c) il servizio speciale al quale la nave è destinata.

La indicazione prevista dalla lettera *c*) deve specificare se la nave sia da diporto, da pesca, da traffico, da rimorchio, oppure adibita a servizi speciali all'infuori della navigazione ordinaria per commercio. (259).

Art. 88.

Il nome della nave e l'indicazione del porto d'iscrizione devono essere dipinti a poppa con lettere di grandezza, di forma e di colori tali da essere ben distinguibili a distanza. (261).

Art. 89.

Il metodo per la stazzatura delle navi in colonia è quello vigente nel Regno. (262).

Art. 90.

Fino alla emanazione delle speciali disposizioni previste dall'articolo 44 del Codice, vengono applicate nella colonia le norme vigenti nel Regno per l'abilitazione e designazione dei periti stazzatori, per la compilazione e il deposito dei relativi certificati e per le tariffe relative, salvo quanto segue:

a) gli ufficiali di porto che prestano servizio in colonia provvedono direttamente d'ufficio alla stazzatura delle navi a vela con coperta, fino alla stazza lorda di venti tonnellate, costruite od inscritte nei porti della Tripolitania o della Cirenaica, e le indennità relative sono a carico del Ministero delle colonie;

b) ai galleggianti locali sono applicabili le disposizioni dello articolo 6 del R. decreto 10 marzo 1910, n. 151;

c) su proposta del governatore il ministro delle colonie, d'accordo con quello della marina, può autorizzare speciali esami per la abilitazione all'ufficio di perito stazzatore presso le capitanerie capoluogo di circoscrizione marittima. (Dal 263 al 281).

Art. 91.

Il tonnellaggio netto risultante dalla stazzatura ufficiale deve essere indicato in modo permanente, per tutte le navi italiane iscritte in colonia, sulla faccia prodiera del baglio di poppa del gran boccaporto, al centro del baglio medesimo.

L'indicazione è fatta con le stesse regole vigenti in Italia, e deve essere impressa a fuoco od in altro modo, se il baglio è in legno, o dipinta ad olio con lettere nere su fondo bianco, se si tratti di baglio in metallo. (282).

Art. 92.

I capitani, i proprietari e gli armatori non possono modificare in

alcun modo la disposizione interna di una nave già stazzata. Occorrendo modificazioni, devono darne avviso all'ufficio di porto, che dispone per una nuova stazzatura, totale o parziale, quando i lavori abbiano per effetto di alterare la stazzatura.

Le relative spese sono a carico della nave. (283).

Art. 93.

Nel caso di modificazioni non denunciate o non autorizzate, l'ufficio di porto o l'autorità consolare procede d'ufficio alla ristazzatura totale o parziale della nave, a spese e rischio dei proprietari senza pregiudizio dell'azione penale a carico dei responsabili.

Se dalla nuova misurazione risulti alterata la stazza legale della nave o cambiato il tipo di questa, deve essere richiesto il rilascio di un nuovo atto di nazionalità. (284).

Art. 94.

Le contravvenzioni alle disposizioni degli articoli 90, 91 e 92 sono punite col massimo delle pene di polizia, salvo le maggiori pene, dove ne sia il caso.

I periti stazzatori che attestano il falso o depositano un falso certificato sono puniti con le pene stabilite dall'art. 341 del Codice. (285, 286).

Art. 95.

I dubbi e quesiti proposti dai periti stazzatori e le questioni sorte circa la stazzatura, quando non siano di competenza del capitano di porto capo della circoscrizione marittima, vengono risolti dal Ministero della marina pel tramite del Ministero delle colonie. (287).

Art. 96.

Le navi, oltre i casi previsti dall'art. 92, possono essere sottoposte a nuova stazzatura:

a) d'ufficio, per iniziativa dei capitani di porto capi di circoscrizione marittima, sempre quando vi sieno fondati motivi per ritenere che le risultanze del certificato di stazza non corrispondano alle condizioni effettive della nave;

b) a richiesta dei proprietari o degli armatori.

In tali casi, ferma restando la competenza del capitano di porto per la designazione del perito stazzatore, devono gli interessati depositare all'autorità marittima la somma necessaria alle spese relative. (288, 289, 290).

CAPO IV.

Delle carte e dei recapiti di bordo

§ 1. — Atto di nazionalità.

Art. 97.

L'atto di nazionalità, del quale devono essere munite le navi mercantili iscritte nelle matricole della colonia, è conforme al modello stabilito. (301).

Art. 98.

La concessione dell'atto di nazionalità è riservata ai governatori della Tripolitania e della Cirenaica su proposta dei capitani di porto di Tripoli e Bengasi.

Questi sottopongono gli atti alla firma dei rispettivi governatori e provvedono a tutte le pratiche e formalità relative.

La domanda degli interessati deve essere corredata dai seguenti documenti:

a) titolo di proprietà della nave debitamente trascritto;

b) certificato comprovante la cittadinanza o la sudditanza italiana.

Per gli stranieri domiciliati o residenti nello Stato o nella colonia da almeno cinque anni occorre il certificato comprovante il possesso di tale requisito e l'elezione del domicilio in colonia o nello Stato, salvo la eccezione prevista dall'articolo 41, primo capoverso, del Codice;

c) certificato di stazza;

d) dichiarazione del proprietario o dei proprietari, dalla quale risulti il nome che si chiede di imporre alla nave, quando esso non sia indicato nel titolo di proprietà o quando si voglia mutarlo;

e) quietanza del pagamento dei diritti fiscali stabiliti in colonia;

f) certificato comprovante la forza delle macchine motrici, in cavalli nominali, rilasciato da un ingegnere navale o da un macchinista navale con la seguente formola:

$$\text{Forza nominale} = \left(22\, D^2 \sqrt[3]{S} + 0{,}132\, H \right) \sqrt[3]{P}$$

nella quale si ha:

D = diametro del cilindro a bassa pressione, in metri;

S = corsa degli stantuffi, in metri;

H = superficie di riscaldamento delle caldaie, in metri quadrati;

P = pressione di regime, in atmosfere.

Se si tratta di motore a scoppio od a combustione interna la forza in cavalli effettivi deve risultare da certificato della ditta costruttrice del motore stesso. (302).

Art. 99.

Se la nave appartiene a società in nome collettivo o in accomandita, con sede nello Stato o nella colonia, deve essere unito ai documenti un certificato rilasciato dalla Camera di commercio del Regno ovvero in colonia dalla cancelleria del tribunale, dal quale risulti la legale costituzione della società.

Se la nave appartiene a società in nome collettivo o in accomandita semplice con sede all'estero, occorre un certificato rilasciato dalla competente autorità del paese, debitamente legalizzato dall'ufficiale consolare italiano, dal quale risulti che un cittadino o suddito italiano, socio od accomandatario, dà il nome alla ditta, giusta l'articolo 41, secondo capoverso, del Codice.

Se la nave appartiene a società in nome collettivo od in accomandita semplice composta di stranieri, ma stabilita od avente la sede principale od una succursale nello Stato o nella colonia, occorre un certificato della competente Camera di commercio ovvero del Segretariato generale in colonia, comprovante l'inizio del loro esercizio commerciale nello Stato o nella colonia.

Se la nave appartiene a società anonima od in accomandita per azioni, che abbia la sede principale nello Stato o nella colonia, occorre, come nel caso precedente, un certificato della Camera di di commercio o del Segretariato generale della colonia, dal quale risulti il luogo della sede e quello di riunione delle assemblee generali.

Infine, se la nave appartiene a società estera della natura sopra indicata, con succursale autorizzata ad esercitare nello Stato o nella colonia, occorre un certificato, rilasciato come sopra, dal quale risulti l'esistenza della succursale, la sua sede, la data dell'inizio dell'esercizio ed il nome del rappresentante, munito di mandato generale. (305).

Art. 100.

È vietato di dare alle navi:

a) un nome già posseduto da altra nave dello stesso tipo e appartenente alle stesse matricole;

b) un nome giudicato sconveniente dall'autorità marittima;

c) il nome dei Sovrani o Principi della Real Famiglia o di Sovrani esteri, se non siasi preventivamente ottenuta la autorizzazione pel tramite del Ministero delle colonie. (304).

Art. 101.

Gli atti di nazionalità delle navi della colonia sono registrati

presso le capitanerie di porto di Tripoli e di Bengasi per conto rispettivamente dei governatori della Tripolitania e della Cirenaica.

L'atto di nazionalità, dopo la registrazione, è trasmesso con tutti i documenti alla capitaneria di porto nelle cui matricole deve essere iscritta la nave.

La capitaneria esegue l'iscrizione facendone annotazione anche sul dorso dell'atto di nazionalità, e provvede alla consegna dell'atto medesimo, insieme con un esemplare del certificato di stazza, al proprietario o all'armatore della nave, ovvero al capitano se essa è in partenza, previo l'adempimento delle formalità stabilite dall'articolo 91.

Se la nave trovasi ancorata fuori del porto d'iscrizione, l'atto di nazionalità ed il certificato di stazza sono trasmessi all'ufficio marittimo o consolare competente, insieme col ruolo d'equipaggio, se occorra, per la consegna e per le ulteriori formalità.

Le spese di spedizione vanno a carico del proprietario o dell'armatore. (306).

Art. 102.

La proprietà della nave si divide in 24 parti, che prendono il nome di carati, e che possono dividersi in frazioni di carato.

Qualsiasi frazione di proprietà di una nave deve quindi essere espressa sulla base dell'unità di carato e sue frazioni. (307).

Art. 103.

L'atto di nazionalità non è più valido, oltre i casi previsti dall'articolo 48 del Codice:

a) se per ristazzatura avvenuta è modificato il tonnellaggio della nave;

b) se è reso inservibile od illeggibile per vetustà o per qualsiasi altra ragione;

c) se non può più contenere annotazioni. (308).

Art. 104.

Nei casi indicati nel precedente articolo la capitaneria d'iscrizione della nave promuove dal governatore la emissione di un nuovo atto di nazionalità trasmettendogli, insieme con quello da rinnovare e con la quietanza dei relativi diritti fiscali, i seguenti documenti:

a) se la nave cambia nome, la domanda del proprietario o dei proprietari ed il permesso dell'autorità marittima;

b) se la nave cambia tipo, la dichiarazione del proprietario od armatore, od in loro assenza del capitano, che accerti la qualità dei lavori eseguiti. La dichiarazione deve essere confermata dalla competente autorità marittima o consolare;

c) nel caso di nuova stazzatura, il relativo certificato insieme con quello precedente;

d) nel caso che l'atto sia inservibile od illeggibile, un estratto completo della matricola della nave. (309).

Art. 105.

Nel caso di perdita o di distruzione dell'atto di nazionalità, il capitano deve farne constare da atto giurato di notorietà ricevuto dall'autorità giudiziaria nello Stato o nella colonia, od avanti l'ufficiale consolare, se all'estero.

Le autorità marittime o consolari, nel ricevere i suddetti atti giurati, devono investigare per accertare se la dispersione o distruzione sia da attribuire a colpa o dolo, ed in caso affermativo compilano verbale per l'ulteriore procedimento giudiziario.

La domanda pel rilascio del nuovo atto di nazionalità viene rimessa al governatore nel modo indicato dal precedente articolo, insieme con l'atto giurato e con l'estratto completo della matricola, salvo, se del caso, il rilascio del passavanti provvisorio indicato dall'articolo 194. (310, 311).

Art. 106.

Durante le pratiche per il rilascio del nuovo atto di nazionalità se occorra alla nave di partire per necessità di commercio, diretta ad un porto dello Stato o della colonia, l'ufficiale di porto può autorizzare il viaggio, annotando sul ruolo dell'equipaggio il motivo per cui la nave parte senza l'atto di nazionalità. (312).

Art. 107.

L'atto di nazionalità non può essere rilasciato all'interessato se non vi siano state trascritte tutte le annotazioni di pegno e di cambio marittimo risultanti sia dalle matricole, sia da atti ricevuti e non ancora trascritti per difetto dell'atto di nazionalità. (313).

Art. 108.

Gli atti di nazionalità delle navi naufragate, demolite o vendute a stranieri, e quelli comunque ritirati e rinnovati, vengono annullati e custoditi dalla capitaneria di porto d'iscrizione.

Gli atti smarriti, che vengono in seguito ritrovati, devono essere spediti alla capitaneria predetta, per l'annullamento e la custodia. (314, 315).

Art. 109.

Le capitanerie di porto sono autorizzate a rilasciare copia autentica degli atti di nazionalità ed a certificare la data dell'impostamento della chiglia e del varo delle navi. (316).

Art. 110.

Le navi di nuova costruzione in colonia, che per completare lo armamento debbono trasferirsi da un punto all'altro della colonia, o da questa nello Stato, sono munite a cura dell'autorità marittima di un passavanti provvisorio, valevole solo pel viaggio al porto di armamento ed indicante il nome e tipo della nave, i nomi dei proprietari, del capitano e delle persone di equipaggio ed il luogo di destinazione.

Lo stesso può farsi per le navi costruite nello Stato, che debbono recarsi a completare il loro armamento nei porti della Tripolitania e della Cirenaica.

§ 2. — Ruolo di equipaggio.

Art. 111.

Le navi munite di atto di nazionalità debbono essere anche provvedute del ruolo di equipaggio, conforme al modello stabilito. (318).

Art. 112.

I ruoli sono rilasciati in colonia dalle capitanerie e dagli uffici di porto capoluoghi di circoscrizione o di compartimento. Per disposizione del ministro possono essere autorizzati a rilasciare ruoli anche gli uffici circondariali marittimi retti da funzionari delle capitanerie. (319).

Art. 113.

I ruoli di equipaggio, numerati progressivamente e distinti con serie speciali, sono dati in deposito alle capitanerie di porto di Tripoli e di Bengasi, che provvedono alla diretta distribuzione agli uffici marittimi della colonia.

Le capitanerie predette debbono trascrivere i numeri dei ruoli ricevuti in apposito registro. Altrettanto fanno gli uffici marittimi delle due colonie per i ruoli ricevuti dalle capitanerie. (319, 320).

Art. 114.

Ciascun ruolo viene rilasciato in quel numero di fogli che l'ufficio di porto ritiene necessario, a seconda del tipo e della stazza della nave, del numero dei componenti l'equipaggio e dei viaggi ai quali è addetta.

Il numero dei fogli che compongono ciascun ruolo viene indicato nella prima pagina di esso all'atto del rilascio, e ciascun foglio deve essere preventivamente numerato e firmato dall'ufficiale di porto. (321, 322).

Art. 115.

Il ruolo di equipaggio deve contenere nella sua prima parte, oltre il numero e la serie distintiva, il luogo e la data del rilascio, le seguenti indicazioni:

a) le generalità della nave (tipo, nome, stazza, compartimento e numero d'iscrizione, proprietà, ecc.) desunte dall'atto di nazionalità;

b) le date di armamento e di disarmo;

c) la descrizione delle armi e delle munizioni, delle quali la nave sia provvista;

d) le dichiarazioni di rappresentante e di armatore, a norma degli articoli 54 e 47 del Codice;

e) le indicazioni relative al pagamento delle tasse di ancoraggio e degli altri diritti marittimi dovuti all'erario della colonia, col numero e la data della relativa quietanza;

f) le dichiarazioni ricevute dall'armatore, da chi per esso, oppure dallo stesso assicuratore, riguardanti l'assicurazione della nave, con la indicazione dell'ente assicuratore e del luogo dove ha sede;

g) le indicazioni relative alle visite fatte allo scafo e alla macchina, per accertarne lo stato di navigabilità, e quelle riguardanti la esistenza degli attrezzi, corredi e strumenti prescritti. (323).

Art. 116.

Oltre le indicazioni del precedente articolo, il ruolo deve contenere:

a) l'elenco nominativo di tutte le persone componenti l'equipaggio della nave rispettivamente addette al servizio di coperta, di macchina e di camera, degli uomini di rinforzo e delle altre persone addette in qualsiasi qualità al servizio della nave e dei passeggeri. Le persone componenti l'equipaggio devono essere iscritte sul ruolo col grado e la qualificazione stabilite dal Codice e dal presente regolamento e con la indicazione del luogo e del numero d'iscrizione tra la gente di mare; quelle non appartenenti alla gente di mare sono iscritte con la indicazione delle generalità e dell'incarico che disimpegnano a bordo;

b) le date d'imbarco e di sbarco di ciascuna delle persone indicate alla precedente lettera *a*);

c) la indicazione del luogo e della data dell'atto d'arruolamento previsto dall'art. 74 del Codice, tenuto conto di quanto è disposto dall'art. 119.

Se si tratta di nave che non abbia giornale nautico, le condizioni dell'arruolamento vengono direttamente iscritte dall'autorità marittima nell'apposita colonna del ruolo;

d) gli atti di nascita, di morte, di scomparizione in mare redatti durante il viaggio;

e) la menzione dei testamenti fatti durante il viaggio. (326).

Art. 117.

Le note relative alle dichiarazioni indicate nei precedenti articoli devono essere autenticate dall'ufficiale di porto o dall'ufficiale consolare.

Quelle riguardanti gli atti di stato civile e gli altri previsti dalla lettera *e*) dell'articolo precedente devono essere firmate dal capitano o da chi ne fa le veci e da due testimoni. (327, 329).

Art. 118.

La data del disarmo si appone sul ruolo:

a) quando lo si deve ritirare per rinnovarlo;

b) quando il viaggio è finito ed è licenziato l'equipaggio;

c) quando siasi verificato uno dei casi che ritardino, sospendano o interrompano il viaggio ed avvenga il licenziamento dell'equipaggio.

Nei casi indicati alle precedenti lettere *b*) e *c*) la data di disarmo del ruolo deve coincidere con quella di sbarco dei singoli componenti l'equipaggio, prevista dalla lettera *b*) dell'art. 116.

Art. 119.

Le annotazioni riguardanti le convenzioni d'arruolamento dell'equipaggio devono comprendere:

a) il salario mensile di ciascun arruolato, o la parte di utile, o la somma che deve essergli corrisposta per ogni viaggio o per l'intera spedizione;

b) il viaggio od i viaggi che devono essere effettuati dalla nave o la durata degli arruolamenti;

c) se si tratti di viaggi con partecipazione di utili o di noli, deve essere anche indicata la parte riservata ai proprietari od agli armatori e qualsiasi altra prelevazione. (325).

Art. 120.

Ogni volta che la nave lascia un porto della colonia od un porto dello Stato o estero, l'autorità marittima o consolare deve apporre il visto sul ruolo d'equipaggio, nella parte a ciò destinata.

Ogni indicazione accertata o sottoscritta dall'ufficiale di porto o consolare, deve indicare la data d'arrivo e quella successiva di partenza, il numero dei componenti l'equipaggio e quello dei passeggeri, la qualità del carico ed il luogo di destinazione.

Il visto sul ruolo d'equipaggio tien luogo agli effetti sanitari, per la navigazione nello Stato o nella colonia, del permesso di cabotaggio. (329).

Art. 121.

Tutte le annotazioni comprese nel ruolo, al momento del rilascio di esso, devono essere riportate, a cura dell'ufficio di porto, in apposito registro copia-ruoli. (328).

Art. 122.

La durata del ruolo d'equipaggio non può eccedere i tre anni.

La validità può esserne prorogata in via eccezionale, a giudizio dell'autorità marittima o consolare, per il compimento di viaggi in corso.

Il ruolo può invece essere ritirato e rinnovato anche prima della scadenza, al compimento dei viaggi, a richiesta dell'armatore od a giudizio dell'autorità marittima. (334).

Art. 123.

Se in corso di viaggio e durante il periodo di validità del ruolo venga a mancare lo spazio occorrente per le ulteriori annotazioni, l'ufficio di porto o l'ufficiale consolare può aggiungervi dei fogli supplementari.

In ciascuno di tali fogli deve essere annotata, con la firma dell'autorità, la data ed il luogo del rilascio, il nome del bastimento, il numero e la serie del ruolo al quale si riferisce.

Nella prima pagina del ruolo deve inoltre essere annotato, con la firma, il numero e la qualità dei fogli supplementari aggiunti. (336).

Art. 124.

I ruoli scaduti o ritirati vengono dall'autorità marittima o consolare trasmessi alle capitanerie di porto di Tripoli o di Bengasi, a seconda del luogo ove avvenne il rilascio, dopo avervi annotato il motivo e la data del ritiro. Se il ruolo sia stato rinnovato, deve essere anche indicata la data, il numero, e la sede del nuovo ruolo.

I ruoli definitivamente ritirati rimangono negli archivi delle capitanerie di Tripoli o di Bengasi, dopo le comunicazioni ed annotazioni prescritte, da parte dell'ufficio di porto che li rilasciò e dell'ufficio di iscrizione della nave. (334, 337).

Art. 125.

I ruoli scaduti delle navi che si trovano all'estero, e che non debbano ritornare in un porto dello Stato o della colonia, devono essere ritirati dall'autorità consolare, la quale può munire le navi stesse di un ruolo di equipaggio provvisorio, osservando le disposizioni degli articoli 194 e seguenti.

La capitaneria di porto d'iscrizione della nave provvede in tale caso al rilascio del nuovo ruolo definitivo e lo rimette all'autorità consolare del luogo dove la nave si trova, per essere completato con le indicazioni relative all'equipaggio e per la consegna alla nave, previo ritiro del ruolo provvisorio.

Art. 126.

L'accertamento della dispersione o della distruzione del ruolo di equipaggio deve farsi mediante atto notorio giudiziale, analogamente a quanto è stabilito per l'atto di nazionalità.

L'ufficio di porto o l'ufficio consolare del luogo dove è accertata la dispersione o la distruzione, provvede al rilascio di un nuovo ruolo di equipaggio, e invia l'atto giurato alla capitaneria di porto di Tripoli od a quella di Bengasi, secondo il luogo del rilascio del ruolo precedente. In questa occasione comunica alla capitaneria predetta tutte le indicazioni e notizie riguardanti il rilascio del nuovo ruolo e quelle che sia in grado di raccogliere sulla composizione e sui movimenti dell'equipaggio, segnati sul ruolo disperso, per la formazione di una copia approssimativa di esso a cura dell'ufficio di porto che rilasciò il ruolo. (340, 341, 342).

Art. 127.

Il ruolo approssimativo formato a norma del precedente articolo prende lo stesso numero o la serie distintiva del ruolo disperso o distrutto e viene conservato con gli altri ruoli ritirati e con l'atto notorio.

Se il ruolo disperso è rinvenuto, viene sostituito a quello provvisorio e conservato insieme con esso, previe le occorrenti annotazioni. (343, 344).

§ 3. — Giornale nautico.

Art. 128.

Il giornale nautico è diviso nei libri seguenti, conformi ai modelli stabiliti:

1° giornale generale di contabilità;
2° giornale di navigazione;
3° giornale di boccaporto;
4° inventario di bordo.

Art. 129.

Il giornale generale e di contabilità deve essere redatto e firmato dal capitano.

Su di esso, oltre la trascrizione dei contratti di arruolamento indicati all'articolo 74 del Codice, devono essere annotati, per ordine di data:

a) gli oggetti componenti il carico, in modo sommario;
b) l'entrata e la spesa riguardante la nave;
c) le avarie, il getto e gli altri infortuni od avvenimenti importanti della navigazione e le deliberazioni prese durante il viaggio;
d) gli acconti corrisposti sui salari dell'equipaggio all'atto dell'arruolamento e durante il viaggio;
e) i conti dei salari dovuti ai marinai disertati o deceduti od assenti da bordo per altra causa;
f) le nascite e morti avvenute a bordo;
g) i testamenti ricevuti in mare e gli effetti e valori lasciati dalle persone decedute;
h) i reati e le mancanze disciplinari commessi a bordo dalle persone dell'equipaggio o dai passeggeri;
i) le punizioni inflitte dal capitano in forza del potere disciplinare affidatogli;
k) le azioni meritorie compiute dalle persone dell'equipaggio o dai passeggeri;
l) le malattie e le ferite occorse alle persone dell'equipaggio ed ai passeggeri;
m) la vendita o la distruzione per misure igieniche degli effetti delle persone dell'equipaggio e dei passeggeri deceduti;
n) le riduzioni applicate per forza maggiore alle razioni viveri dell'equipaggio e dei passeggeri;
o) i prestiti a cambio marittimo, il pegno o la vendita delle cose caricate;
p) le cause che hanno prodotto variazioni nell'inventario di bordo;
q) tutto ciò, infine, che concerne l'ufficio del capitano, che riguarda l'interesse dei proprietari, degli armatori e dei caricatori, e che può dar luogo a rendimento di conto o a domanda giudiziale, salvo le annotazioni particolari riservate agli altri libri del giornale.

Nelle prime pagine del giornale devono essere riprodotti gli articoli del Codice di commercio e del Codice per la marina mercantile, nonchè del presente regolamento, riguardanti la tenuta del giornale nautico.

Art. 130.

Sul giornale di navigazione per le navi che imprendono viaggi di lungo corso e di gran cabotaggio devono essere annotate, alla fine di ogni guardia:

a) la rotta seguita;
b) il cammino percorso;
c) la direzione e la forza del vento;
d) la deriva;
e) le variazioni e le deviazioni della bussola;
f) la corrente;
g) la rotta e la distanza corrette;
h) lo stato del cielo e del mare;
i) le principali manovre eseguite;
k) le scoperte fatte;
l) le osservazioni astronomiche ed il risultato di esse;
m) il punto stimato, rilevato od osservato.

Sul giornale di navigazione delle navi che viaggiano nel Mediterraneo devonsi annotare:

a) la rotta seguita;
b) il cammino percorso;
c) le manovre eseguite e gli avvenimenti più importanti del viaggio.

In tutti i casi il giornale di navigazione deve essere scritto e firmato dall'ufficiale o sutt'ufficiale di bordo, che ha tenuto la guardia, e vistato dal capitano.

Art. 131.

Il giornale di boccaporto deve contenere le seguenti annotazioni:

a) il luogo e la data dell'imbarco delle merci;
b) la natura, qualità e quantità delle merci, la quantità e specie dei colli con le marche e numeri distintivi;
c) il nome e cognome dei caricatori;
d) il luogo di destinazione delle merci;
e) il nome e cognome dei destinatari;
f) il luogo e la data di sbarco e di consegna delle merci, e quanto altro concerne il carico.

Al termine di ogni operazione di caricamento o di scarico delle merci l'annotazione sul giornale è chiusa con la firma del secondo di bordo, se esiste, o del capitano in caso contrario.

Art. 132.

L'inventario di bordo contiene l'indicazione a stampa dei vari oggetti di corredo ed attrezzi di dotazione fissa e di rispetto, prescritti dalle vigenti disposizioni a seconda della qualità della nave e della specie dei viaggi, e deve essere completato con le annotazioni scritte della quantità di materiale e di oggetti realmente esistenti a bordo.

L'inventario delle navi superiori a cento tonnellate, che sono addette ai viaggi nei limiti del piccolo traffico indicati all'art. 41 è

costituito da una nota indicante tutti gli oggetti ed attrezzi esistenti a bordo per il servizio della nave.

L'inventario deve essere sottoscritto dal capitano, ed è vidimato dall'ufficiale o dai periti incaricati della visita delle navi, a norma degli articoli 77 e seguenti del Codice.

Art. 133.

Sull'inventario devono essere annotate tutte le variazioni avvenute negli oggetti di dotazione. Ad ogni variazione il capitano deve presentare l'inventario al visto dell'autorità marittima o consolare del porto di primo approdo.

Tale presentazione è obbligatoria anche nel caso di perdita o deterioramento di oggetti di bordo per causa di sinistro.

Il permesso di partenza alla nave è subordinato in ogni caso alle disposizioni ed alle successive verifiche dell'autorità, comprovanti il rifornimento degli oggetti perduti o danneggiati.

Le navi esenti dalle visite sono sottoposte alla verificazione dell'inventario almeno ogni due anni.

Art. 134.

Le navi in partenza per viaggi di lungo corso o di gran cabotaggio devono tenere il giornale di navigazione, prescritto dalla prima parte dell'art. 130, anche per gli scali fatti nel Mediterraneo.

Eguale prescrizione deve osservarsi per tutti i libri del giornale nautico.

Art. 135.

I libri del giornale nautico devono essere tenuti per ordine di data, senza spazi in bianco, nè interlinee o trasporti in margine e senza abrasioni. Qualora occorrano cancellature o correzioni, queste devono essere eseguite in modo da lasciar leggibili le parole cancellate.

Art. 136.

Ciascuno dei libri del giornale nautico, prima di essere messo in uso, deve essere verificato dall'autorità marittima o consolare. Questa numera ogni pagina e vi appone la sua firma e il bollo d'ufficio.

Nella intestazione riguardante il rilascio, munita della firma e del bollo d'ufficio dell'autorità che vi provvede, deve essere indicato il nome, la stazza, il compartimento ed il numero d'iscrizione della nave, la data ed il luogo del rilascio ed il numero complessivo delle pagine che compongono ciascun libro.

Art. 137.

Ciascun libro del giornale nautico può servire per più viaggi.

Se un libro si esaurisca in corso di navigazione, o se per qualsiasi causa vada perduto o distrutto, è obbligo del capitano di formare un giornale provvisorio, nel quale devono essere indicati i motivi della sostituzione. Il giornale provvisorio è adoperato fino al primo porto di approdo, dove il capitano deve farne consegna all'autorità marittima o consolare, provvedersi di un giornale di modello regolamentare e riportarvi le annotazioni a norma del capoverso dell'art. 139.

Art. 138.

Quando la nave cessi di appartenere per qualsiasi causa alla marina mercantile italiana, il giornale nautico deve essere ritirato dall'autorità marittima o consolare e rinviato alla capitaneria del porto d'iscrizione, dove è conservato in archivio.

Altrettanto deve farsi per i giornali esauriti o inservibili.

Art. 139.

Nei casi di dispersione o distruzione del giornale nautico, l'ufficiale di porto o consolare raccoglie la relativa dichiarazione del capitano in verbale, firmato anche dal dichiarante e da due testimoni, e procede a norma dell'art. 105.

Se la dichiarazione è ricevuta nello Stato o nella colonia l'ufficiale di porto ritira il giornale provvisorio ed obbliga il capitano, se la nave deve proseguire il viaggio, a fornirsi di altro giornale regolamentare sul quale le annotazioni del giornale provvisorio devono essere integralmente trascritte dallo stesso capitano e vidimate dall'autorità marittima.

Se la dichiarazione è fatta all'estero, dove non riesca possibile al capitano di fornirsi di altro giornale del modello regolamentare, il giornale provvisorio viene vidimato ad ogni pagina dall'ufficiale consolare e lasciato al capitano con l'ingiunzione di munirsi del giornale regolamentare al primo approdo dove sia possibile provvedere.

Art. 140.

La vidimazione prescritta dall'art. 114 del Codice deve essere eseguita dall'autorità marittima o consolare su ciascuno dei tre primi libri del giornale nautico: generale, di navigazione, di boccaporto.

Se nel procedere a tale vidimazione l'autorità marittima o consolare rilevi nel giornale false dichiarazioni, sostituzioni di fogli, abrasioni od altre alterazioni, procede al sequestro del giornale, compilando verbale da trasmettersi all'autorità giudiziaria per l'ulteriore procedimento.

Art. 141.

Oltre i casi previsti dall'art. 501 del Codice di commercio per la esenzione di talune categorie di navi dall'obbligo della tenuta del giornale nautico, possono esserne dispensate, per disposizione del Ministero delle colonie, quando concorrano speciali motivi, anche le navi di stazza inferiore a cento tonnellate, le quali traffichino esclusivamente nei porti della Tripolitania e della Cirenaica.

CAPO V.

Della proprietà navale

§ 1. — Dichiarazioni e passaggi di proprietà.

Art. 142.

Gli atti dichiarativi o traslativi generali o parziali della proprietà della nave devono essere denunciati alla capitaneria di porto di iscrizione nei seguenti termini:

Se si tratta di atti tra vivi, entro il termine di trenta giorni computabili:

a) per gli atti pubblici e per le scritture private fatte o ricevute nello Stato o nella colonia, dalla loro data;

b) per le sentenze pronunciate nello Stato o nella colonia, dalla data nella quale sono divenute definitive;

c) per gli atti di trapasso soggetto a condizione sospensiva, dal giorno in cui la condizione siasi verificata.

L'obbligo della denuncia nel termine sopraindicato non cessa quando, anche prima della scadenza di esso, siasi verificato altro trapasso di proprietà. (362).

Se si tratta di passaggio di proprietà per causa di morte, la denuncia deve farsi:

a) dagli eredi o dai legatari maggiori di età, nel termine di quattro mesi dalla data della morte del proprietario, se trattasi di successione aperta nello Stato o nella colonia, di sei mesi se la successione è aperta in altre parti di Europa, e di diciotto mesi se fuori dell'Europa;

b) per gli eredi che assumono questa qualità con beneficio di inventario, il termine decorre dalla scadenza di quello stabilito per fare l'inventario, e in ogni caso dopo un anno dall'apertura della successione.

Nel caso di assenza del proprietario il termine di quattro mesi decorre dal giorno della presa di possesso provvisoria dei beni dell'assente. (363).

Se gli atti sieno stati redatti o le sentenze pronunziate all'estero, o se la morte del proprietario siasi verificata egualmente all'estero,

i termini suindicati sono aumentati al doppio o possono essere prorogati, in caso di necessità, con decreto del presidente del tribunale. (364).

Art. 143.

Gli eredi legittimi o testamentari per provare il loro diritto al trasferimento della proprietà di una nave devono presentare alla competente capitaneria di porto i seguenti documenti:

Nel caso di successione testamentaria:

a) l'atto di morte;

b) l'atto di ultima volontà;

c) l'atto giudiziale dal quale risulti che il testamento presentato sia l'ultimo e che non vi siano altri eredi necessari ai quali la legge riservi una quota ereditaria, oltre quelli chiamati nel testamento.

Nel caso di successione legittima:

a) l'atto di morte;

b) l'atto giudiziale di notorietà, col quale si dichiari la non esistenza di disposizioni di ultima volontà e siano indicate le persone chiamate alla successione. (365).

Art. 144.

In luogo della copia autentica del testamento può essere presentato alla capitaneria di porto un certificato notarile, che attesti l'esistenza del testamento e riporti per intero le disposizioni in esso contenute in riguardo alla nave per la quale si chiede la trascrizione del trasferimento di proprietà.

Se si tratti di indigeni, tanto nel caso di successione testamentaria, quanto in quello di successione legittima, il trasferimento ha luogo mediante una dichiarazione del Cadi o del Naib debitamente omologata dal tribunale, che accerti la qualità di erede nel richiedente, ed il diritto nello stesso, in concorso o non con altri, ad ottenere la trascrizione. (366).

Art. 145.

Se sorgono dubbi sulla trascrizione degli atti presentati, i capitani di porto si rivolgono al rappresentante del pubblico Ministero presso il tribunale nella giurisdizione del quale si trovano, per le opportune spiegazioni ed istruzioni. (368).

Art. 146.

Nei casi di omessa o ritardata denuncia, previsti dall'articolo 401 del Codice, il capitano od ufficiale di porto stende verbale per la contravvenzione e provvede all'ulteriore corso di essa.

Se la contravvenzione riflette più acquirenti o compartecipi di una stessa nave, risultanti da un unico atto, l'ammenda è inflitta ad ognuno di essi.

La denuncia presentata in termine utile anche da un solo compartecipe, quando l'atto è unico, si considera fatta nell'interesse di tutti. (370).

Art. 147.

I nuovi proprietari o compartecipi della proprietà di una nave devono presentare alla capitaneria di porto competente, insieme coi titoli di proprietà, un certificato comprovante la cittadinanza o sudditanza italiana.

Se si tratti di stranieri, essi devono presentare il certificato comprovante il loro domicilio o residenza da almeno cinque anni nello Stato o nella colonia, salvo che si tratti di quota di proprietà inferiore ad un terzo, giusta il caso previsto dall'art. 41 del Codice. (371).

Art. 148.

Se dai titoli di proprietà o dagli altri documenti presentati all'autorità marittima risulti che la proprietà della nave sia passata a stranieri per una quota superiore al terzo, il capitano o l'ufficiale di porto ingiunge all'ultimo od agli ultimi acquirenti di nazionalità estera di fare entro un anno dalla data di trascrizione la cessione della quota eccedente il terzo a favore di cittadini o sudditi italiani, con diffida del procedimento d'ufficio previsto dall'articolo 42 del Codice.

Trascorso inutilmente l'anno, il capitano di porto promuove la vendita giudiziale nel modo indicato dal Codice di commercio.

Nel caso di cambiamento di cittadinanza, anche per effetto di matrimonio, il fatto deve essere dichiarato entro un mese, e dalla data di tale dichiarazione decorre l'anno stabilito dall'art. 42 del Codice. (Dal 372 al 375).

§ 2. — Trascrizione di atti dichiarativi o traslativi di proprietà.

Art. 149.

Ogni dichiarazione, alienazione o cessione totale o parziale della proprietà o del godimento della nave non ha effetto, anche tra le parti, se non è trascritta nel registro indicato alle lettere *c*) e *d*) dell'art. 72.

Ogni atto di citazione, col quale si impugni la proprietà della nave, deve essere annotato nella pagina del registro contenente la relativa dichiarazione di proprietà. Il magistrato non può dar corso al giudizio se non sia documentato tale adempimento.

Art. 150.

Chi richiede la trascrizione di un contratto per la costruzione di nave e dei patti relativi, o per modificazione dei patti medesimi, deve farne domanda alla capitaneria di porto competente, presentando copia autentica del contratto, se trattasi di atto pubblico, od un originale, se si tratta di scrittura privata.

Se la scrittura privata è depositata presso un notaio o presso un pubblico archivio, deve esserne presentata una copia autentica.

Le sottoscrizioni delle scritture private devono essere autenticate da notaio od accertate giudizialmente.

La domanda può essere anche presentata all'autorità marittima del luogo dove è eseguita la trascrizione, ed essa provvede all'invio degli atti al capoluogo di compartimento o di circoscrizione marittima dalla quale dipende. (376).

Art. 151.

L'ufficio di porto competente procede alla trascrizione dell'atto nel registro a ciò destinato e conserva nel proprio archivio il contratto o la scrittura assegnando ad essi un numero progressivo corrispondente a quello del registro di trascrizione.

Nello stesso registro vengono successivamente trascritte le dichiarazioni o cessioni di partecipazione di proprietà delle navi in costruzione, sia da parte del committente, sia da parte del costruttore che abbia intrapresa la costruzione per proprio conto, osservando le formalità stabilite dal precedente articolo. (377, 378).

Art. 152.

La capitaneria di porto incaricata di promuovere la concessione dell'atto di nazionalità può richiedere, a questo solo effetto, la produzione di altri atti suppletivi quando il contratto di costruzione della nave e gli atti relativi alla proprietà di essa presentino dubbi od incertezze, salvo quanto è stabilito dall'art. 145. (380).

Art. 153.

Chi richiede la trascrizione dell'atto di vendita di una nave o di porzione di essa, deve farne domanda alla capitaneria di porto di iscrizione della nave e presentare, con l'atto di nazionalità, l'originale o copia autentica del contratto in conformità delle disposizioni dell'art. 150. (381).

Art. 154.

La trascrizione ha luogo in apposito registro, analogamente a quanto è prescritto dagli articoli 149 e 151.

La capitaneria che provvede alla trascrizione annota contemporaneamente, tanto sulla matricola della nave, quanto sul dorso del-

l'atto di nazionalità, un sunto delle principali clausole dell'atto e la data di questo, nonchè la data e il numero della eseguita trascrizione.

L'annotazione è firmata dall'ufficiale di porto che ha eseguito la trascrizione. (382, 383).

Art. 155.

Gli atti pubblici ricevuti nello Stato od in colonia e le sentenze pronunciate dall'autorità giudiziaria possono essere presentate alla trascrizione anche se non sono state pagate le tasse, alle quali il titolo è soggetto.

In tal caso deve essere presentata dal richiedente all'autorità marittima una seconda copia dell'atto, che, vidimata dall'ufficiale di porto, viene immediatamente trasmessa all'ufficio incaricato della riscossione della tassa. (384).

Art. 156.

Se la vendita ha luogo all'estero, l'ufficiale consolare trascrive l'atto nel registro delle trascrizioni e l'annota sull'atto di nazionalità.

Copia autentica dell'atto deve essere trasmessa alla capitaneria di porto di iscrizione alla nave, la quale, previo adempimento delle prescrizioni stabilite per regolarizzare l'atto nei riguardi fiscali e per la legalizzazione della firma dell'autorità consolare, ne prende nota sulla matricola della nave nel modo stabilito dall'articolo 154. (385).

Art. 157.

Nella trascrizione degli atti di vendita deve essere espressamente indicato se il prezzo fu pagato integralmente od in parte.

Nel caso che il prezzo non sia stato pagato o pagato non completamente, l'ufficiale di porto che procede alla trascrizione provvede anche ad annotare d'ufficio la costituzione del pegno a favore del creditore per il prezzo che deve essere ancora soddisfatto, salvo che le parti abbiano disposto diversamente. (386).

Art. 158.

Le annotazioni di trascrizione nei casi previsti dai precedenti articoli sono fatte con le norme stabilite negli appositi modelli. (387).

Art. 159.

La trascrizione delle sentenze e degli altri atti, che attribuiscono la proprietà della nave, ha luogo con le norme stabilite dagli articoli 152, 153, 154 e 155. (388).

Art. 160.

Gli atti di vendita stipulati all'estero e riguardanti navi di nuova costruzione o già coperte da bandiera straniera, le quali siano passate in proprietà di cittadini o sudditi italiani o di stranieri aventi i requisiti previsti dall'art. 41 del Codice e che vengano perciò munite delle carte provvisorie prescritte dall'art. 101 del Codice stesso, sono trascritti dall'ufficio consolare nel registro delle trascrizioni ed annotati sul passavanti provvisorio.

Della eseguita trascrizione vien presa nota anche sulla copia degli atti di proprietà da rimettersi al Ministero delle colonie.

Le stesse norme devono essere osservate per gli atti di pegno o cambio marittimo presentati all'autorità consolare. (389, 390).

Art. 161.

Salvo quanto è disposto dall'art. 489 del Codice di commercio, quando si effettuano vendite totali o parziali di navi in corso di navigazione od ancorate in paese estero, le parti interessate hanno facoltà, previa domanda scritta, di depositare gli atti di alienazione presso il competente ufficio di porto al solo scopo di evitare le pene comminate dalla prima parte dell'art. 401 del Codice.

In tal caso l'ufficiale di porto fa protocollare la domanda che, unitamente ai documenti esibiti, viene conservata per eseguirne la trascrizione appena ricevuto l'atto di nazionalità.

Nel caso di presentazione di due o più domande del genere, queste vengono trascritte, appena avuto l'atto di nazionalità, secondo l'ordine di presentazione. (391).

Art. 162.

Se per effetto della trascrizione degli atti abbia luogo la dismissione della bandiera italiana, l'ufficiale di porto provvede nel modo indicato dall'art. 49 del Codice. Le spese occorrenti sono a carico di colui che richiede il certificato dell'avvenuta dismissione della bandiera. (392).

Art. 163.

Gli ufficiali di porto non devono trascrivere gli atti di compravendita delle navi, che risultano naufragate, dopo l'avvenuto deposito degli atti a senso dell'articolo 161, se gli acquirenti non ne facciano espressa domanda.

Per la trascrizione può farsi a meno della presentazione dell'atto di nazionalità se consti che sia andato disperso o distrutto nel sinistro. (393).

Art. 164.

Effettuandosi nello Stato o nella colonia la vendita giudiziaria di una nave, il tribunale, nell'autorizzarla a norma dell'articolo 296 del Codice di commercio, dispone che a cura della parte istante sia legalmente intesa la capitaneria di porto, nella quale è iscritta la nave, per la tutela dei diritti e delle passività che siano ancora da soddisfare.

Quando la vendita giudiziaria avvenga all'estero, gli ufficiali consolari osservano le norme degli articoli 272, 273, 274. (425).

§ 3. — Trascrizioni di atti di pegno navale e di prestito a cambio marittimo.

Art. 165.

Per la costituzione di pegno di tutta o parte della nave, quando l'atto sia fatto nel Regno o nella colonia, devono essere osservate le disposizioni degli articoli 152, 153 e 154.

Se l'atto di pegno è fatto all'estero, la richiesta della trascrizione deve essere presentata dall'ufficiale consolare del luogo dove la nave si trova unitamente a due copie dell'atto.

La trascrizione ha luogo nell'apposito registro e viene annotata al dorso dell'atto di nazionalità e sulla matricola della nave, secondo le formole stabilite negli appositi moduli. (Dal 394 al 397).

Art. 166.

Per la trascrizione di scritture costitutive di pegno sopra navi in costruzione si osservano le disposizioni degli articoli 150 e 151.

Se il pegno non è risoluto prima del rilascio dell'atto di nazionalità, deve farsene annotazione nell'atto stesso. (379).

Art. 167.

Per la trascrizione dell'atto di prestito a cambio marittimo, se questo ha luogo in colonia, deve farsene domanda alla capitaneria di porto di iscrizione della nave, osservandosi le disposizioni dell'articolo 150.

Se l'atto è stipulato nello Stato, la capitaneria di porto, alla quale è presentato, provvede alla trascrizione nel registro giornaliero e a dorso dell'atto di nazionalità, e trasmette copia dell'atto trascritto alla capitaneria d'iscrizione della nave in colonia per le annotazioni nella matricola. (398, 399).

Art. 168.

Se il prestito a cambio marittimo è fatto all'estero, chi richiede la trascrizione deve presentare all'ufficiale consolare del luogo di stipulazione due copie dell'atto stesso e l'atto di nazionalità della nave.

L'autorità consolare provvede alla trascrizione nell'apposito registro e rimette una copia dell'atto, con le prescritte annotazioni, alla capitaneria d'iscrizione della nave, la quale provvede all'annotazione

in matricola, previa regolarizzazione e legalizzazione delle carte pervenute dall'autorità consolare. (400).

Art. 169.

Le annotazioni della trascrizione degli atti di prestito a cambio marittimo nei casi previsti dagli articoli 167 e 168 hanno luogo secondo le formole stabilite negli appositi modelli. (401, 402).

Art. 170.

Le quietanze e le sentenze portanti risoluzione di pegno od estinzione di prestito a cambio marittimo devono essere presentate o trasmesse unitamente all'atto di nazionalità, nella colonia, alla capitaneria di porto dov' è iscritta la nave; nello Stato od all'estero, alla autorità marittima del luogo dove la nave si trova.

Nel primo caso l'autorità marittima provvede direttamente all'annotazione sul dorso dell'atto di nazionalità e sulla matricola della nave.

Nel secondo caso l'annotazione è fatta sull'atto di nazionalità, e l'atto originale di quietanza, o copia autentica di esso, viene spedito alla capitaneria di iscrizione, la quale a sua volta, previa legalizzazione dell'atto ricevuto ed autenticazione della firma dell'autorità consolare, procede all'annullamento dell'annotazione di pegno o di cambio nella matricola.

Le sottoscrizioni apposte sulle scritture private per l'annullamento delle annotazioni di pegno o di prestito a cambio marittimo devono essere autenticate da notaio od accertate giudizialmente.

L'annotazione di annullamento è fatta secondo le formole stabilite negli appositi modelli. (403, 404, 405).

§ 4. — Disposizioni comuni ai paragrafi precedenti.

Art. 171.

Della eseguita trascrizione dei titoli presentati all'autorità marittima o consolare a norma dei precedenti articoli è fatta annotazione sui titoli stessi. (407).

Art. 172.

I contratti scritti in lingua straniera e le sentenze pronunciate dai tribunali stranieri per vendite, pegni e prestiti a cambio marittimo devono essere possibilmente tradotti in lingua italiana, prima di presentarli all'autorità competente. La traduzione deve essere fatta per mezzo di un perito giurato, o riconosciuta esatta dall'ufficiale consolare residente nello Stato dove l'atto è stato compiuto o la sentenza emessa.

Le annotazioni in matricola in base ai detti atti o sentenze non hanno luogo se gli stessi non risultino in regola con le leggi fiscali. (403, 409).

Art. 173.

Le spese occorrenti per la legalizzazione e spedizione degli atti indicati nei precedenti articoli sono a carico dei richiedenti.

A tale effetto le autorità marittime o consolari possono esigere il preventivo deposito delle somme necessarie. (410).

Art. 174.

L'autorità marittima non può ricusare o tardare di ricevere gli atti presentati, o di fare le annotazioni e trascrizioni richieste, eccetto il caso che gli atti sieno redatti in scrittura inintelligibile e non abbiano i requisiti di legalità accennati negli articoli precedenti.

Gli atti di annullamento delle note di trascrizione di pegno e di prestito a cambio marittimo non possono essere accettati se presentino dubbiezza.

Nel caso di rifiuto dell'autorità marittima, la parte richiedente può ricorrere al tribunale regionale. (406, 411).

Art. 175.

Degli atti intimati da terzi per opporsi alla trascrizione di atti traslativi o dichiarativi di proprietà delle navi, ovvero di pegno o di prestito a cambio marittimo, gli uffici di porto non debbono tenerne alcun conto, ed eseguono la trascrizione salvo alla parte di valersi del disposto dell'articolo 1934 del Codice civile. (412).

Art. 176.

Se un solo atto contiene la vendita di due o più navi iscritte nello stesso compartimento o se con un solo atto più navi dello stesso compartimento siano vincolate per pegno o prestito a cambio marittimo, le relative trascrizioni possono essere operate senza che occorra la produzione di tante copie quante sono le navi, alle quali l'atto si riferisce.

In tal caso la capitaneria di porto competente annota nel registro giornaliero, in numeri distinti e progressivi, le diverse trascrizioni secondo le diverse navi vendute o vincolate.

Se non vengano presentati tutti gli atti di nazionalità delle navi stesse, l'annotazione della trascrizione è fatta solo per le navi per le quali l'atto di nazionalità è stato esibito, con dichiarazione che le altre si faranno man mano che i relativi atti di nazionalità verranno presentati e tenendo conto che per ciascuna annotazione occorre un solo diritto di bollo, anche se riguardante più navi. (413, 414).

Art. 177.

Salvo quanto è disposto dalla prima parte dell'articolo 489 del Codice di commercio e dall'articolo 161 circa le vendite, se gli atti di vendita, di pegno o di prestito a cambio marittimo sieno stipulati mentre la nave è in viaggio, e le parti abbiano convenuto che l'annotazione sull'atto di nazionalità debba essere eseguita dall'autorità marittima o consolare del luogo ove la nave è diretta, l'autorità marittima o consolare può ricevere e trascrivere l'atto, esigendo però la presentazione di una domanda scritta dalle parti interessate, nella quale sia indicato il luogo convenuto per l'annotazione sull'atto di nazionalità. (415).

Art. 178.

L'autorità marittima deve rilasciare i certificati, che le siano richiesti, di tutte le trascrizioni eseguite nei suoi registri. (416).

Art. 179.

I titoli presentati per la trascrizione sono custoditi rispettivamente dalle autorità marittime e consolari in volumi separati e divisi per anno, secondo le categorie seguenti:

1° contratti di costruzione di nave e quelli di modificazione dei medesimi, nonchè gli atti e le dichiarazioni di compartecipazione nella proprietà di navi in costruzione e cessione delle stesse;

2° atti di vendita o altrimenti traslativi di proprietà, e quelli dichiarativi della proprietà stessa;

3° atti di pegno;

4° atti di prestito a cambio marittimo;

5° atti portanti risoluzione di pegno o di prestito a cambio marittimo. (417, 418).

Capo VI.

Dei proprietari e degli armatori di navi

Art. 180.

Alla persona delegata in rappresentanza dei proprietari o degli armatori della nave a norma dell'art. 53 del Codice, possono essere fatte tutte le notificazioni ed intimazioni, che dovrebbero rivolgersi agli stessi proprietari od armatori. (419).

Art. 181.

La dichiarazione di armatore prevista dall'art. 54 del Codice deve risultare da processo verbale assunto in via amministrativa dall'autorità marittima o consolare.

Se la qualità di armatore è attribuita con procura od altro titolo autentico, questo deve essere unito al processo verbale. (420).

Art. 182.

I verbali indicati nel precedente articolo vengono numerati progressivamente e conservati in volumi nell'archivio dell'ufficio ricevente.

Della dichiarazione di armatore o della inesistenza della medesima deve farsi annotazione sul ruolo di equipaggio e nella matricola della nave.

Se la dichiarazione è ricevuta in un ufficio diverso da quello di iscrizione della nave, l'autorità marittima o consolare deve rimettere a quest'ultimo copia del verbale indicato al precedente articolo. (421).

Art. 183.

La nomina di rappresentante del proprietario od armatore, nei casi previsti dall'art. 55 del Codice, deve risultare nei modi prescritti dall'art. 74.

Alle dichiarazioni di cui trattasi sono applicabili le disposizioni indicate nel precedente art. 182 per le dichiarazioni di armatore. (422, 423).

Art. 184.

Anche nel caso di naufragio o di abbandono, il proprietario e l'armatore sono sempre responsabili del pagamento dei diritti e delle spese riguardanti gli atti compilati nel loro esclusivo interesse dall'autorità consolare all'estero, o dall'autorità marittima o dinanzi l'autorità giudiziaria nel Regno o nella colonia, quando l'importo non possa essere prelevato dal valore del recupero. (427).

Art. 185.

Nei casi di avarie, o di sequestro di navi per ordine dell'autorità giudiziaria, quando dalle autorità consolari all'estero o dai capitani ed ufficiali di porto nello Stato o nella colonia debba necessariamente provvedersi al nutrimento ed al ritorno in patria degli equipaggi, le spese relative sono ripetibili dai proprietari e dagli armatori ogni qualvolta non possa ottenersi il pagamento sul valore della nave avariata o sequestrata, nè su quello delle merci soggette a contribuzione a termini delle disposizioni del libro II, titolo IX, del Codice di commercio.

Nel caso di rifiuto di pagamento, si provvede nel modo indicato dall'articolo seguente. (428).

Art. 186.

L'ingiunzione prevista dall'ultimo capoverso dell'articolo 57 del Codice deve indicare la causa e l'ammontare delle spese per le quali si domanda il rimborso, ed assegnare il termine, non maggiore di cinque giorni, nel quale il pagamento deve essere eseguito, con l'avvertenza che nel caso di mancato adempimento si provvederà all'esecuzione.

L'esecuzione ha luogo con la procedura privilegiata per la riscossione dei crediti dello Stato.

L'opposizione all'ordine di pagamento non sospende la esecuzione. (429).

CAPO VII.

Armamento e disarmo delle navi

—

§ 1. — Armamenti.

Art. 187.

L'imbarco e l'annotazione sulle carte di bordo delle persone componenti l'equipaggio della nave è fatto in base al grado ed alla qualità risultanti dal rispettivo titolo matricolare, e con la indicazione delle funzioni rispettivamente assegnate a bordo dal contratto di arruolamento. (430).

Art. 188.

La disposizione dell'articolo 73 del Codice non è applicabile ai medici di bordo e ai cuochi, camerieri ed alle persone addette esclusivamente al servizio dell'equipaggio e dei passeggeri.

Il loro imbarco è però subordinato alla presentazione dei titoli e dei documenti di abilitazione riconosciuti ed ammessi dall'autorità marittima. (431).

Art. 189.

Nessuno può fare parte dell'equipaggio di una nave se non si trovi in regola rispetto alla legge sulla leva di terra o di mare ed alla legge sulla pubblica sicurezza.

Le persone che abbiano riportato condanna per delitto, non possono prendere imbarco se non abbiano scontato la pena, salvo quanto è disposto dall'art. 430 del Codice. (432).

Art. 190.

Gli iscritti nelle matricole o nei registri della gente di mare possono prendere imbarco in qualunque punto del litorale della colonia, ove abbia sede un ufficio di porto, senza bisogno di speciale permesso dell'ufficio marittimo d'iscrizione, a condizione che il loro libretto o titolo matricolare non lasci dubbio sulla regolarità della condizione del titolare.

Si considera come dubbia od irregolare la condizione dell'iscritto marittimo, quando dal titolo matricolare risulti ancora in corso il periodo d'imbarco sopra altra nave.

In questo caso, come in ogni altro caso dubbio, viene sospeso il nuovo imbarco fino alla regolarizzazione del libretto o del foglio di ricognizione. (433, 434).

Art. 191.

Gli stranieri che intendono far parte dell'equipaggio di una nave nazionale devono essere muniti di carte di riconoscimento rilasciate o vidimate dall'agente consolare della nazione alla quale appartengono, o, in mancanza, dall'autorità politica locale. (435).

Art. 192.

I libretti matricolari, i titoli d'iscrizione delle persone componenti l'equipaggio di una nave, e le carte personali che abbiano servito di base al loro imbarco, vengono consegnati al capitano al momento della spedizione della nave, per essere custoditi a bordo per tutto il periodo d'imbarco.

Al momento dello sbarco o quando per qualsiasi causa la persona imbarcata cessi di far parte dell'equipaggio, il titolo e le carte personali devono essere sempre consegnati dal capitano all'ufficiale di porto od all'ufficiale consolare, per la restituzione al titolare, essendo vietato al capitano di trattenerle presso di sè. (436).

Art. 193.

Salvo le disposizioni particolari riguardanti l'esercizio di linee di navigazione regolari, sovvenzionate dallo Stato o dalla colonia, spetta alla capitaneria di porto del luogo di armamento della nave di regolare e determinare la forza minima e la composizione dell'equipaggio, a seconda della stazza e del tipo della nave e del viaggio che deve intraprendere, in modo da assicurarne la navigazione col servizio di almeno due guardie.

È sempre in facoltà dell'autorità marittima e consolare, anche nei successivi scali della nave, di esigere la sostituzione degli individui dell'equipaggio ammalati o deficienti e di vietarne l'imbarco.

Nel caso di mancato adempimento da parte del capitano, è impedita la partenza della nave. (437).

Art. 194.

L'atto di nazionalità ed il ruolo di equipaggio provvisori, indicati dall'art. 101 del Codice, possono essere costituiti da un unico documento, che prende il nome di passavanti provvisorio.

Detto documento, oltre l'autorizzazione di inalberare la bandiera italiana, deve contenere le seguenti indicazioni:

1° tipo, nome e stazza della nave, i suoi proprietari, nonchè il

porto e numero di iscrizione della nave, se già munita di atto di nazionalità;

2° cognome, nome, patria, età, luogo e numero d'iscrizione di ciascuno degli individui componenti l'equipaggio, con le indicazioni relative al grado, alle funzioni a bordo ed al salario o porzione di utili rispettivamente assegnato;

3° destinazione della nave.

Se debbasi provvedere alla sostituzione provvisoria del solo atto di nazionalità, ovvero del solo ruolo di equipaggio, l'ufficiale consolare rilascia nel primo caso un passavanti provvisorio, e nel secondo un ruolo di equipaggio provvisorio, con le indicazioni rispettivamente sopra enumerate e con la specificazione dei motivi del rilascio. (438 e 439).

Art. 195.

Le disposizioni del precedente articolo riguardano normalmente il viaggio di una nave diretta ad un porto dello Stato o della colonia.

Possono tuttavia essere estese in via eccezionale dagli ufficiali consolari anche alle navi dirette ad altro porto estero, quando per la soverchia lontananza del luogo dove si trova la nave, o per essere questa pronta alla partenza, possa derivare grave danno dall'attesa delle regolari carte di bordo.

In ogni caso gli ufficiali consolari notificano al Ministero delle colonie il porto al quale la nave è diretta, affinchè possano essere colà spedite, a spese dei proprietari o degli armatori, le regolari carte di bordo. (440).

Art. 196.

Nel caso previsto dal capoverso dell'art. 101 del Codice, l'ufficiale consolare, oltre il rilascio del passavanti provvisorio, provvede la nave del giornale nautico, con le norme indicate dagli articoli 137 e 139. (441).

Art. 197.

Il passavanti provvisorio è valido fino al momento in cui la nave non sia munita delle regolari carte di bordo, o fino a quando non approdi in uno dei porti dello Stato o della colonia. In ogni caso non può eccedere la durata di due anni. (443).

Art. 198.

Appena rilasciato il passavanti provvisorio ad una nave, l'ufficiale consolare ne rimette copia al Ministero delle colonie od alle capitanerie di Tripoli o di Bengasi, a seconda che la nave debba essere iscritta in un porto della Tripolitania o della Cirenaica, insieme coi seguenti documenti:

1. Se si tratta di nave di nuova costruzione, il cui proprietario risieda nello Stato o nella colonia:

a) copia autentica del titolo di proprietà, con la dichiarazione della eseguita trascrizione nella cancelleria consolare;

b) certificato di cittadinanza e domicilio dei compartecipi alla proprietà della nave, i quali siano stranieri o nazionali domiciliati all'estero;

c) il certificato della stazzatura fatta con le norme prescritte dagli articoli 89 e seguenti;

d) dichiarazione di armatore o di rappresentante, se sia stata fatta nell'ufficio consolare.

2. Se trattasi di nave già coperta da bandiera estera, il proprietario della quale risieda nello Stato o nella colonia:

a) i documenti indicati alle lettere *a*), *b*) e *d*) del n. 1;

b) certificato di dismissione della bandiera estera, se tale documento sia richiesto dalla legge nazionale della nave e se questa non provenga da vendita giudiziaria;

c) quanto alla stazzatura, si osservano le norme speciali del relativo regolamento.

3° Se trattasi di navi per le quali siasi accertata la distruzione o lo smarrimento dell'atto di nazionalità o del ruolo di equipaggio, o di entrambi questi atti, viene trasmesso al Ministero delle colonie l'atto giurato prescritto dagli articoli 105 e 126.

Se sia stato distrutto o smarrito l'atto di nazionalità, nell'atto giurato devono farsi possibilmente risultare le annotazioni relative ai contratti di pegno o di prestito a cambio marittimo.

Tali annotazioni devono essere descritte anche nel passavanti provvisorio. (444, 445).

Art. 199.

Nei casi previsti dal precedente articolo, quando il proprietario non sia domiciliato o residente nello Stato o nella colonia, l'ufficiale consolare prima di rilasciare il passavanti provvisorio alla nave, deve esigere il deposito di una somma sufficiente ad assicurare il pagamento delle spese occorrenti all'emissione e spedizione delle carte di bordo regolari, ed avverte il Ministero delle colonie dell'eseguito deposito. (444, 445).

Art. 200.

Avvenuto il rilascio delle regolari carte di bordo, gli ufficiali consolari o le autorità marittime incaricate della consegna ritirano dalla nave il passavanti provvisorio completando, ove ne sia il caso, il ruolo di equipaggio definitivo, con le annotazioni a norma degli articoli 116 e 121.

Il passavanti provvisorio ritirato è trasmesso al Ministero delle colonie, ovvero alle capitanerie di porto di Tripoli o di Bengasi, insieme con un elenco nominativo delle persone iscritte sul ruolo di equipaggio regolare, per le conseguenti notificazioni. (442).

Art. 201.

All'armamento delle navi italiane nei porti esteri sono applicabili le disposizioni dei precedenti articoli e specialmente del 187 e 193. (447).

Art. 202.

In ogni ufficio consolare deve essere tenuto un registro dei movimenti di imbarco e di sbarco della gente di mare delle navi italiane, per le comunicazioni prescritte dall'art. 23.

Nel registro si notano:

a) il cognome, nome, grado, domicilio, compartimento e numero d'iscrizione dei marinai imbarcati, sbarcati o disertati, la loro provenienza, il luogo e la data di imbarco e di sbarco ed il periodo di navigazione compiuto;

b) il nome, la provenienza e la destinazione della nave, il nome del capitano ed il numero e la serie del ruolo di equipaggio.

Un estratto del registro viene trasmesso trimestralmente dall'autorità consolare al Ministero della marina, il quale provvede per le comunicazioni alle capitanerie di porto d'inscrizione. (448).

§ 2. — Disarmo.

Art. 203.

All'atto del disarmo di una nave nei casi previsti dalle lettere *b*) e *c*) dell'articolo 118, l'ufficio di porto deve ritirare e custodire nel suo archivio l'atto di nazionalità, il ruolo di equipaggio ed il giornale nautico.

I proprietari e gli armatori della nave possono sempre esaminare il giornale nautico, senza spesa, presso l'ufficio marittimo. (449).

Art. 204.

L'ufficio di porto trascrive dal ruolo sulle matricole o sui registri della gente di mare, ovvero sul registro indicato nell'art. 23, le annotazioni di sbarco delle persone di equipaggio. Le trascrive anche sui libretti matricolari, che sono restituiti ai titolari in conformità a quanto è disposto dall'art. 192.

Se dalle verifiche del ruolo di equipaggio e delle altre carte di bordo ritirate alla nave venga rilevata qualsiasi contravvenzione alle vigenti disposizioni, l'ufficiale di porto compila il processo verbale che viene rimesso per l'ulteriore corso all'autorità giudiziaria

od alla capitaneria di porto, giusta la competenza stabilita dagli articoli 417 e 418 del Codice. (450).

Art. 205.

Nel caso di disarmo definitivo del ruolo di equipaggio, l'ufficio di porto provvede a termini degli articoli 118 e seguenti.

Nel ruolo definitivamente ritirato, oltre l'annotazione relativa al disarmo ed alle sue cause, viene annotato, quando ne sia il caso, il numero, la serie e data del nuovo ruolo rilasciato alla nave.

Le annotazioni sono firmate dall'ufficiale che le esegue. (451).

Art. 206.

Il disarmo della nave nei porti esteri può essere provvisorio o definitivo.

È provvisorio quando avvenga il licenziamento dell'intero equipaggio, senza che la nave cessi di appartenere alla marina italiana.

È definitivo allorquando per naufragio, demolizione, abbandono, vendita a persona straniera o per altri motivi, la nave cessi di appartenere alla marina italiana. (452).

Art. 207.

Se il disarmo è provvisorio l'ufficiale consolare provvede a termini degli articoli 115, 117 e 118.

Le carte di bordo vengono provvisoriamente ritirate e custodite nell'ufficio consolare analogamente a quanto avviene per i disarmi provvisori nei porti dello Stato o della colonia.

Se il disarmo è definitivo, tutte le carte di bordo devono essere trasmesse al Ministero delle colonie, insieme coi documenti comprovanti il naufragio o la dismissione della bandiera italiana, dopo avere indicato sulle carte stesse la data del disarmo, del ritiro di esse, ed il motivo pel quale la nave cessa di appartenere alla marina mercantile italiana. (453, 454, 455).

Art. 208.

Se dalla vendita della nave non deriva la dismissione della bandiera italiana, le carte di bordo non devono essere ritirate, ma può farsi luogo al disarmo provvisorio con le norme previste dalla prima parte del precedente articolo.

Nel caso di dismissione della bandiera italiana i regi ufficiali consolari, oltre l'adempimento delle prescrizioni stabilite dall'articolo 49 del Codice, devono chiedere il deposito della somma sufficiente a pagare i salari o le parti di utile spettanti all'equipaggio, le spese di cura, mantenimento e rimpatrio di esso, e tutte le tasse e i diritti da liquidarsi a carico della nave.

Il permesso di dismissione della bandiera, che deve precedere la vendita, risulta da ordinanza scritta. (456).

Art. 209.

Se una nave iscritta nei porti della colonia è colpita da sequestro mentre si trova all'estero, l'ufficiale consolare deve rivolgersi alla competente autorità giudiziaria affinchè nel caso di vendita sia prelevata dal ricavato di essa la somma necessaria per le spese e per i diritti indicati nel precedente articolo. Contemporaneamente chiede al Ministero delle colonie una nota approssimativa delle tasse e diritti dovuti dalla nave. (457).

Art. 210.

L'ufficiale consolare procura inoltre di conoscere se, e fra quanto tempo, possa essere tolto il sequestro o venduta la nave.

Se durante il giudizio venga a mancare il vitto per l'equipaggio, e il capitano, o chi per esso, non sia in grado di somministrarlo, e se gli interessati della nave siansi rifiutati di provvedere, l'ufficiale consolare, tenute presenti le successive avvertenze, anticipa la spesa a ciò strettamente necessaria, salvo a procurarne il rimborso nel modo indicato dall'art. 211.

Però, se dalle informazioni assunte risulta non essere probabile che lo scioglimento del sequestro o la vendita della nave possano verificarsi in breve termine, l'ufficiale consolare si adopera per ottenere che l'equipaggio sia soddisfatto dei suoi averi ed avviato in patria.

Se non sia possibile ottenere il rimpatrio a cura dell'armatore o degli altri interessati, l'autorità consolare vi provvede d'ufficio. Qualora l'equipaggio, malgrado l'avvertimento che lo sbarco non pregiudica i suoi diritti, pei quali restano ad ogni modo vincolati la nave ed il carico, persista nel volere rimanere a bordo in forza del disposto dell'art. 376 del Codice di commercio, l'ufficiale consolare sospende la somministrazione del vitto e si astiene da qualsiasi altra spesa a pro' dell'equipaggio stesso. (458, 459).

Art. 211.

I documenti giustificativi della somma da prelevarsi dal prezzo di vendita della nave agli effetti del precedente art. 208 sono comunicati in tempo utile dall'autorità giudiziaria competente.

Se con la distribuzione giudiziaria del prezzo di vendita non abbia potuto essere soddisfatto, in tutto od in parte, l'ammontare delle spese fatte per l'equipaggio, l'autorità consolare trasmette i documenti al Ministero delle colonie per le ulteriori disposizioni di rimborso a carico del proprietario od armatore a norma del combinato disposto degli articoli 57 e 75 del Codice. (460).

CAPO VIII.

Navi da diporto

Art. 212.

Le navi da diporto sono provvedute delle carte di bordo secondo lo speciale modello per esse stabilito.

Art. 213.

Il ministro della marina, su proposta del ministro delle colonie, può autorizzare anche le navi da diporto della Tripolitania o della Cirenaica, a far uso della bandiera nazionale del modello stabilito per le navi da guerra.

Le navi da diporto devono inalberare per distintivo un gagliardetto approvato dal ministro della marina. (463).

Art. 214.

Le navi da diporto che intraprendono la navigazione, sono soggette a tutte le regole riguardanti le navi mercantili, salvo le eccezioni stabilite dalle leggi e dai regolamenti. (464).

CAPO IX.

Convenzione di arruolamento

Art. 215.

Nella stipulazione degli atti di arruolamento l'autorità marittima o consolare deve vigilare affinchè non siano, con particolari disposizioni, derogate le norme fissate nell'interesse generale della navigazione per guarentigia dei diritti dell'equipaggio e per la tutela della disciplina di bordo, dando spiegazione, ove occorra, alle parti della importanza e delle conseguenze dei patti, che si intenda includere nel contratto.

Le convenzioni di arruolamento devono essere sempre compilate in modo chiaro e devono indicare la durata convenuta dell'arruolamento, i mari nei quali la nave può compiere viaggi, i luoghi malsani e le altre destinazioni che per qualsiasi motivo si vogliano escludere, le parti di utile od i salari dovuti a ciascuno, la razione di bordo e le bevande da somministrarsi all'equipaggio, le condizioni relative ai mezzi di ritorno in patria, eccetto i casi già regolati dalla legge, il tempo e modo di pagamento degli acconti e delle competenze dovute all'equipaggio. (466).

Art. 216.

Gli atti di arruolamento nella Tripolitania e nella Cirenaica sono

ricevuti negli uffici delle sedi di circoscrizione e di compartimento marittimo, ed anche negli uffici circondariali, ai quali sia preposto un ufficiale di porto.

Può essere ricevuto anche a bordo della nave, sempre con l'intervento dell'autorità marittima, quando per circostanze speciali questa lo ritenga opportuno. (467).

Art. 217.

Il verbale del contratto di arruolamento deve essere letto dall'ufficiale di porto alle parti contraenti e sottoscritto, se da esse accettato. Per le persone che non sappiano scrivere si applicano le norme vigenti nel Regno, e per gli indigeni le disposizioni speciali vigenti in colonia.

Gli atti originali dei contratti di arruolamento, dopo le prescritte trascrizioni ed annotazioni sul giornale nautico e sul ruolo di equipaggio della nave, vengono conservati nella capitaneria o nell'ufficio di porto che li ha ricevuti e riuniti in volumi per anno. (467, 468, 469).

Art. 218.

Per le navi esenti dalla tenuta del giornale nautico, i patti dell'arruolamento dell'equipaggio possono essere scritti dall'ufficiale di porto o consolare sul ruolo di equipaggio, o sulla licenza di esercizio se trattasi di galleggianti, senz'altra formalità, con l'osservanza delle disposizioni degli articoli 116 e 119.

Art. 219.

Le autorizzazioni per l'imbarco dei minorenni, previste dal penultimo capoverso dell'articolo 74 del Codice, possono essere generali, per tutti i contratti di arruolamento, ovvero speciali per uno o più contratti, o limitate ad un tempo determinato. Possono essere anche subordinate a determinate condizioni, compreso il divieto di alcuni viaggi.

Le autorizzazioni possono essere ristrette o revocate in ogni tempo, salvo però l'obbligo di compiere l'arruolamento in corso, a termini del relativo contratto. (470, 471, 472).

Art. 220.

Le autorizzazioni indicate nel precedente articolo e le relative revocazioni o modificazioni possono essere fatte dinanzi a notaio o dinanzi ad un ufficiale di porto o consolare, e devono essere presentate all'ufficio competente, che le conserva tra i documenti di iscrizione, prendendone nota in matricola e nel libretto personale dell'iscritto.

Per gli indigeni minorenni, quando non ricorra il caso previsto dall'ultimo capoverso dell'articolo 74 del Codice, l'autorizzazione può constare anche da una dichiarazione analoga a quella stabilita dall'art. 20, n. 5. (473, 474).

CAPO X.

Dei rimpatri

Art. 221.

Le indennità di via che, a termini dell'art. 76 del Codice, devono essere anticipate dal capitano alle persone dell'equipaggio congedate all'estero o nello Stato o in colonia fuori del porto di arruolamento, sono determinate come segue:

a) se il rimpatrio si effettua con nave a vela, la indennità consiste nel prezzo del nolo e del mantenimento a bordo, da convenirsi secondo le consuetudini marittime;

b) se il rimpatrio avvenga per mezzo di piroscafo o di ferrovia il capitano in comando ha diritto al trasporto in prima classe, gli ufficiali di bordo, sino al grado di padrone incluso, al trasporto in seconda classe, e le altre persone dell'equipaggio in terza classe. (475).

Art. 222.

Durante il viaggio in ferrovia o sui piroscafi, se nel prezzo di passaggio non è compreso il vitto, viene corrisposta, salvo quanto possa essere stabilito dalle convenzioni d'arruolamento, un'indennità giornaliera nella seguente misura:

pel capitano in comando, L. 5;
per gli ufficiali di bordo, incluso il grado di padrone, L. 4;
per i sottufficiali di bordo, L. 3;
per ciascun'altra persona dell'equipaggio, L. 2.

Per i viaggi in ferrovia deve essere aggiunta, ove occorra, una indennità equivalente al prezzo di trasporto per un massimo di 150 chilogrammi di bagaglio, se si tratti del capitano in comando, di 100 chilogrammi per gli ufficiali di bordo compreso il grado di padrone, e di 50 chilogrammi per ciascun'altra persona dell'equipaggio. (476).

Art. 223.

Se la persona congedata è ammalata o ferita, il capitano deve depositare presso l'autorità marittima o consolare, oltre le indennità previste dai precedenti articoli, la somma necessaria per la cura, in conformità a quanto è disposto in materia dal Codice di commercio.

La parte avanzata della somma depositata dal capitano è consegnata a chi spetta, insieme col conto dimostrativo delle spese, a cura dell'autorità marittima o consolare che ha ricevuto il deposito. (477).

Art. 224.

Salvo quanto è disposto dall'art. 228 del Codice per gli imputati di diserzione o di altro reato, i salari, dovuti alle persone dell'equipaggio a termini del Codice di commercio, devono essere pagati dal capitano all'atto dello sbarco, ovvero depositati verso l'autorità marittima o consolare insieme con le spese di cura o di rimpatrio nel caso previsto dall'articolo precedente.

Se lo sbarco avviene dove non risiedano i proprietari o l'armatore, il capitano deve contrarre un prestito a cambio marittimo, quando non abbia modo di soddisfare altrimenti del suo avere la persona sbarcata. (478).

Art. 225.

L'obbligo e il diritto del rimpatrio a termini dell'articolo 75 del Codice si riferisce al porto d'arruolamento.

Le persone da rimpatriare possono però essere dirette al luogo di domicilio o ad altro di loro scelta quando la spesa sia inferiore od eguale a quella necessaria per l'invio al porto d'arruolamento. In questo caso le autorità marittime o consolari devono far constare del motivo del provvedimento mediante apposita dichiarazione nel foglio di viaggio o di rimpatrio, del quale devono munire le persone congedate. (480).

Art. 226.

Il nolo e le spese di mantenimento, da corrispondersi ai capitani delle navi per il rimpatrio di cittadini e sudditi italiani nei casi previsti dall'art. 113 del Codice, sono regolati nella seguente proporzione, salvo i casi previsti da apposite convenzioni:

1° se si tratti di persone della gente di mare, non contemplate nel n. 2: sulle navi a vela L. 4 al giorno per ogni persona avente il grado di capitano e L. 2,50 per ogni altra persona dell'equipaggio, e sui piroscafi rispettivamente L. 6 e L. 4;

2° se si tratti di trasporto d'imputati o detenuti appartenenti alla gente di mare, ma non soggetti a speciale vigilanza, il nolo e le spese vengono regolate come al precedente numero, ridotte alla metà. Se al trasporto è congiunto l'obbligo della custodia, le autorità, marittima o consolare, possono accordare una speciale indennità, secondo la particolarità del caso;

3° se si tratti di persone estranee alla gente di mare, il prezzo complessivo del nolo e del mantenimento è determinato dall'ufficiale di porto o consolare, avuto riguardo all'obbligatorietà del trasporto, allo stato fisico della persona ed alla presunta durata del viaggio. (481).

Art. 227.

La richiesta d'imbarco prevista dall'art. 113 del Codice può essere fatta anche dai capitani e dagli ufficiali di porto della colonia per i cittadini e sudditi italiani abbandonati nei porti della Tripolitania e della Cirenaica fuori del proprio domicilio e che debbono essere rimpatriati per qualsiasi motivo.

Art. 228.

La richiesta dell'autorità pel rimpatrio deve indicare in ogni caso nome, cognome, età, luogo di nascita e professione della persona da rimpatriare, la sua provenienza ed il motivo del rimpatrio.

Se si tratti di detenuti o di imputati, devono essere consegnati al capitano anche i documenti relativi ed i corpi del reato, quando ne sia il caso, chiusi in un pacco sigillato col bollo dell'ufficio.

Nella richiesta di rimpatrio vengono anche annotate le condizioni del trasporto e le anticipaziani fatte dal capitano. (482).

Art. 229.

Nei casi di naufragio o di abbandono di nave italiana all'estero, previsti dall'art. 57 del Codice, gli ufficiali consolari provvedono alle persone dell'equipaggio regolandosi con le seguenti norme, salvo quanto è stabilito dagli articoli 367 e successivi:

a) se trovansi in porto navi italiane, i consoli procurano di imbarcarvi i naufraghi in qualità di componenti l'equipaggio, ovvero anche in soprannumero, con o senza salario, se l'equipaggio sia completo, o quando la nave sia diretta ad un porto dello Stato o della colonia, dove i naufraghi dimostrino aver legittimo interesse di essere condotti. Delle condizioni d'imbarco viene fatta annotazione sul ruolo d'equipaggio;

b) se la nave è di bandiera estera, le autorità consolari possono egualmente avvalersene, agli effetti della precedente lettera *a*), sempre quando il capitano accetti l'imbarco obbligandosi al rimpatrio dei naufraghi nella località designata;

c) in mancanza di tali mezzi le autorità consolari possono ricorrere alle navi da guerra dello Stato presenti nel porto e che siano dirette in patria.

Le norme anzidette sono applicabili anche ai casi di naufraghi provenienti da altri porti esteri o delle colonie, e che siano indirizzati alle autorità consolari pel rimpatrio. (483).

Art. 230.

Quando non sia possibile ottenere l'imbarco od il passaggio dei naufraghi nei modi indicati dal precedente articolo, gli ufficiali consolari curano il loro rimpatrio in altri modi economici.

Nei casi di viaggi in ferrovia spetta alle persone di equipaggio il trattamento previsto dalla lettera *b*) dell'art. 221. (484).

Art. 231.

Se in attesa dell'imbarco occorra fornire ai naufraghi vitto e ricovero, gli ufficiali consolari vi provvedono nei limiti necessari. E se i naufraghi abbiano perduto tutto o parte del loro corredo li forniscono dei soli oggetti strettamente necessari e di qualità comune.

Non sono ammesse altre somministrazioni di denaro ai naufraghi per loro uso particolare oltre quelle stabilite dall'art. 222. (485).

Art. 232.

Se i naufraghi siano persone di nazionalità straniera, esse vengono avviate al porto di arruolamento quando il valore del ricupero copra le spese relative. In caso contrario, devono essere indirizzate al rispettivo ufficiale consolare, al quale spetta di provvedere al ricovero, mantenimento e rimpatrio.

In mancanza di ufficiale consolare, vengono indirizzate all'autorità locale di pubblica sicurezza.

Art. 233.

Le disposizioni indicate nei precedenti articoli non sono applicabili qualora sieno in vigore speciali convenzioni internazionali.

Art. 234.

Le precedenti disposizioni si applicano anche nei casi di rimpatrio dai porti della colonia. (487, 488, 489, 490).

Art. 235.

La liquidazione delle spese pei rimpatri eseguiti d'ufficio a termini dei precedenti articoli, salvo quanto è disposto nei casi di naufragio dagli articoli 349 e 361, è fatta in base ai documenti giustificativi dall'autorità marittima o consolare:

a) nel luogo di partenza delle persone che rimpatriano, se l'importo delle spese sia stato preventivamente determinato;

b) nel luogo di arrivo, se si tratta di spese non preventivabili, perchè subordinate alla eventuale durata del viaggio o ad altre condizioni speciali.

Il rimborso delle spese di rimpatrio è a carico del Ministero delle colonie o di quello della marina, a seconda che si tratti di equipaggi di navi appartenenti alle matricole della colonia o del Regno.

Il Ministero degli affari esteri provvede alle spese per le altre persone estranee alla gente di mare.

In ogni caso, le richieste documentate di rimborso delle autorità marittime nel Regno sono inviate al Ministero della marina, e quelle delle capitanerie di porto della Tripolitania e della Cirenaica sono rivolte al Ministero delle colonie per gli ulteriori provvedimenti. (491, 493).

CAPO XI.

Partenze delle navi

Art. 236.

Il permesso di partenza delle navi, previsto dall'art. 170 del Codice, consta del visto apposto dall'autorità marittima sul ruolo di equipaggio e sulla patente sanitaria o su altro recapito del quale sia munita la nave. (494).

Art. 237.

Il visto sul ruolo di equipaggio, giusta le norme dell'art. 120, è redatto secondo la formula prescritta dall'apposito modello. (495).

Art. 238.

Gli ufficiali di porto della colonia, nel disimpegno del servizio di sanità marittima affidato dall'art. 3 del Codice, devono ricusare il rilascio o la vidimazione delle patenti di sanità negli stessi casi nei quali rifiutano il visto sul ruolo di equipaggio.

Per le navi estere occorre inoltre sulle carte di bordo il visto della rispettiva autorità consolare, nel caso che presso di essa siano rimaste depositate a norma dell'art. 116 del Codice.

Può tener luogo del visto consolare un permesso separato di partenza, emesso dalla stessa autorità consolare, il quale può essere limitato al solo viaggio che la nave sta per intraprendere, ovvero riguardare un determinato periodo di viaggi e di tempo per le navi addette a viaggi periodici.

Tali permessi sono conservati nell'ufficio di porto e divisi per anno. (496).

Art. 239.

Di regola non è rilasciato il permesso di partenza alle navi se non consti:

a) del rilascio del manifesto doganale di partenza od altro documento equivalente;

b) dell'adempimento delle prescrizioni sanitarie;

c) dell'adempimento delle visite, perizie ed ispezioni prescritte, e delle norme relative alla sicurezza della navigazione;

d) del pagamento dei diritti dovuti all'erario e di tutte le tasse e spese previste dall'articolo 57 del Codice;

e) del pagamento delle somme dovute dai capitani ai terzi, in forza di sentenze pronunziate dall'autorità marittima a norma degli articoli 11 e seguenti del Codice, salvo il deposito di cauzione accettato dai creditori. (426, 497, 498, 499).

CAPO XII.

Visite alle navi (*)

—

Art. 240.

Le visite, le perizie e le ispezioni alle navi, stabilite dal capo VI, titolo II, parte I del Codice, sono effettuate in colonia nei porti capiluogo di circoscrizione o di compartimento, od anche negli uffici circondariali, dove risieda un ufficiale di porto. Esse sono eseguite da periti scelti tra i capitani superiori o capitani di lungo corso, tra gli ingegneri o i costruttori navali e tra i macchinisti della marina mercantile.

Possono essere nominati periti anche gli ufficiali dello stato maggiore della R. marina e gli ufficiali del genio navale, i quali abbiano cessato di appartenere al servizio attivo e risiedano nella giurisdizione dell'ufficio dal quale sono nominati.

La nomina dei periti è fatta dai capitani di porto e dagli ufficiali capi di compartimento o di circondario.

Art. 241.

Le visite o perizie previste dall'art. 77 del Codice sono fatte da due periti, uno capitano e l'altro ingegnere o costruttore navale.

Le visite e ispezioni agli apparati motori, previste dall'art. 82 del Codice, sono fatte da un perito avente il grado di ingegnere navale o di macchinista.

Art. 242.

Il governatore, anche su proposta dell'autorità marittima, può sempre disporre, ogni qualvolta lo creda opportuno per speciali circostanze, che le visite, perizie od ispezioni siano eseguite da ufficiali di vascello, del genio navale o da ufficiali macchinisti della Regia marina in attività di servizio.

Art. 243.

Non possono mai essere incaricati della visita o perizia di una nave o della ispezione all'apparato motore coloro i quali abbiano partecipato alla costruzione od alla riparazione della nave o dell'apparato motore, o che siano interessati alla proprietà della nave stessa.

Art. 244.

In conformità dell'obbligo fatto al capitano dal Codice di commercio, ogni qualvolta la nave trovasi scarica od a secco, e sia scaduto o prossimo a scadere il termine prescritto dall'art. 77 del Codice, il capitano deve preavvisarne l'autorità marittima e chiedere la nuova visita prescritta.

La visita a secco può essere disposta dall'autorità marittima anche quando i periti all'uopo incaricati la ritengano necessaria, in relazione all'età e alle condizioni della nave, od in conseguenza di speciali avvenimenti.

La nave deve essere sempre sottoposta a visita a secco quando quella periodica precedente sia stata fatta a nave galleggiante.

Se la visita a secco non possa aver luogo in colonia, l'autorità marittima stabilisce il porto dove debba farsi, salvo che la nave sia diretta ad altro porto dove la visita riesca più agevole.

Art. 245.

Il capitano deve essere sempre presente alla visita e soddisfare le richieste che gli vengano fatte dai periti per l'adempimento del loro ufficio.

Alla ispezione all'apparato motore deve essere presente, oltre il capitano, anche il macchinista di bordo.

Se la nave si trovi al disarmo, il capitano può essere sostituito dall'armatore.

Art. 246.

Dei risultati della visita o perizia fatta alla nave e della ispezione all'apparato motore i periti devono compilare processo verbale in duplice originale secondo il modello stabilito.

Il verbale è sottoscritto dai periti e dal capitano della nave, ed anche dal primo macchinista di bordo per le ispezioni all'apparato motore.

Per le navi in disarmo è sottoscritto dai periti e dall'armatore.

In ogni caso il verbale è munito del visto del capitano o dell'ufficiale di porto, che ne trattiene un esemplare per conservarlo nel proprio archivio, mentre l'altro originale è consegnato al capitano od all'armatore della nave.

Art. 247.

L'autorità marittima deve annotare nel ruolo di equipaggio la visita, perizia od ispezione eseguita.

Se dal verbale risulti che i periti abbiano imposto speciali limitazioni o condizioni ai viaggi della nave, ovvero fatto obbligo di rinnovare o completare la visita prima dei termini ordinari stabiliti dal Codice, l'autorità marittima deve far constare di tali condizioni nell'annotazione apposta sul ruolo della nave.

Art. 248.

Nel caso previsto dal capoverso dell'art. 80 del Codice, quando la rinnovazione della visita alla nave sia rimandata al porto di successivo approdo, l'autorità marittima o consolare deve farne speciale annotazione sul ruolo di equipaggio, in conformità dell'art. 115, lettera g).

Art. 249.

Per le visite, perizie od ispezioni in porti esteri, gli ufficiali consolari devono sempre valersi, per l'ufficio di perito, dei capitani, ingegneri costruttori o macchinisti italiani, imbarcati su altre navi nazionali o residenti sul luogo. Per le visite allo scafo, quando manchino ingegneri o costruttori navali, l'incarico di perito può essere affidato a due capitani.

Solo in mancanza di graduati italiani possono gli ufficiali consolari ricorrere a periti locali, scelti a preferenza fra quelli delle istituzioni di registro marittimo o delle compagnie nazionali di assicurazioni.

Nei porti esteri, ove manchi l'autorità consolare italiana, deve farsi ricorso per le visite e perizie all'autorità di porto locale.

Art. 250.

Le retribuzioni dei periti per le visite fatte in colonia sono determinate dal governatore, e sono direttamente corrisposte dal capitano o dall'armatore della nave in base a parcella liquidata e vidimata dall'autorità marittima.

La retribuzione per le visite fatte all'estero è fissata dall'autorità consolare secondo le tariffe e gli usi locali.

Art. 251.

Quando le visite, perizie od ispezioni non siano riconosciute urgenti, gli ufficiali consolari possono valersi della facoltà prevista dall'ultimo capoverso dell'art. 80 del Codice, permettendo che esse vengano eseguite in altro porto e possibilmente nello Stato o nella colonia.

Per le visite delle navi all'estero sono applicabili le disposizioni degli articoli dal 243 al 248.

Art. 252.

Nell'esecuzione delle visite indicate dai precedenti articoli i periti, in conformità degli articoli 77 e 82 del Codice, devono accertarsi che le navi si trovino in buono stato di navigabilità, e verificare se

(*) R. decreto 9 maggio 1895, n. 352.

siano munite degli attrezzi, corredi ed istrumenti richiesti dalle disposizioni in vigore, tenuto conto della loro stazza, dei viaggi da intraprendere e del servizio al quale sono destinate, ed avuto anche riguardo, ove ne sia il caso, alle speciali disposizioni sul trasporto dei passeggeri.

Art. 253.

Le norme speciali per l'esecuzione delle visite e delle perizie alle navi e per l'ispezione degli apparati motori nei porti della Tripolitania e della Cirenaica sono determinate dai rispettivi governatori.

Art. 254.

L'equivalenza delle visite e perizie alle navi da parte delle istituzioni di registro marittimo, nel caso previsto dall'ultimo capoverso dell'art. 78 del Codice, non può essere ammessa se le istituzioni non si obblighino ad osservare tutte le disposizioni vigenti in materia.

Il ministro delle colonie, d'accordo con quello della marina, può prescrivere la forma ed il contenenuto che devono avere i certificati delle istituzioni predette.

La concessione è sempre revocabile.

Art. 255.

Le autorità marittime hanno facoltà di sindacare in ogni caso le visite e perizie eseguite a norma del precedente articolo, e di non accettarne i risultati.

Non è però ammesso appello contro le suddette visite e perizie da parte dei capitani od armatori.

CAPO XIII.

Sicurezza delle navi, attrezzi e corredi

Art. 256.

Ogni nave di stazza lorda superiore alle 25 tonnellate, tranne quelle addette alla pesca o alla navigazione da diporto, deve avere segnata su entrambi i fianchi esterni, a metà della lunghezza, la linea di massimo carico (bordo libero).

Art. 257.

Le regole per la determinazione della linea di massimo carico, in correlazione dei viaggi ai quali ciascuna nave è destinata, e le tariffe dei relativi diritti a carico dei proprietari delle navi sono stabilite dal ministro della marina.

Art. 258.

Il servizio per la determinazione della linea di massimo carico di ciascuna nave ed il rilascio dei relativi certificati spettano alle autorità marittime della colonia, salvo delegazione speciale ad istituzioni di registro marittimo nazionale, appositamente autorizzate dal ministro della marina.

In questo caso compete sempre all'autorità marittima la facoltà di sindacato prevista e regolata dall'art. 255.

Art. 259.

È in facoltà del ministro delle colonie, su proposta dei governatori, di prorogare l'applicazione delle norme indicate dai tre precedenti articoli e di limitarla temporaneamente a talune categorie di navi mercantili appartenenti ai porti della colonia.

Art. 260.

Le autorità marittime in colonia e nello Stato e le autorità consolari all'estero, oltre a poter impedire la partenza delle navi nei casi previsti dall'art. 239, hanno sempre facoltà di accertare il perfetto stivaggio delle merci caricate, o possono procedere a visite e perizie speciali per tali accertamenti.

Le visite e perizie possono essere ordinate nel caso di reclami presentati da persone interessate nella nave o nella buona riuscita della spedizione, quando dalle ragioni addotte apparisca fondato il reclamo.

Le visite sono eseguite nello Stato ed in colonia da un ufficiale di porto, assistito da due capitani o padroni, ai quali competono le retribuzioni stabilite per le visite delle navi.

Le visite all'estero sono eseguite da capitani marittimi, preferibilmente italiani, delegati dall'autorità consolare.

Tenuto conto dei risultati della perizia, l'autorità marittima o consolare dispone per gli opportuni provvedimenti con facoltà di negare le spedizioni alla nave nel caso di inosservanza delle disposizioni date in materia di stivaggio.

Delle spese di perizia, e di ogni altra spesa che possa derivare dai conseguenti provvedimenti disposti dall'autorità marittima o consolare, sono responsabili i proprietari delle navi, salvo il diritto di regresso o di rivalsa verso chi di ragione nel caso di perizie fatte in base a reclami riconosciuti infondati, e senza pregiudizio di ogni altra azione per risarcimento di danni. (Dal 529 al 534).

Art. 261.

Senza l'autorizzazione dell'autorità marittima è vietato l'imbarco di merci pericolose, tranne quelle necessarie per le armi di bordo e per il servizio dell'apparato motore, purchè convenientemente conservate in appositi locali.

Sono considerate come pericolose le materie infettanti, tensive, infiammabili ed esplosive, ed in genere ogni altra merce ed oggetto che per la sua speciale natura possa in qualche modo nuocere alla salute o mettere in pericolo la vita dell'equipaggio e dei passeggeri, ovvero la sicurezza della nave. (523, 524).

Art. 262.

La specificazione delle materie pericolose indicate nel precedente articolo e le norme per l'imbarco e il trasporto di esse, sono subordinate alle prescrizioni vigenti nel Regno. (Dal 523 al 528).

Art. 263.

Le navi di stazza lorda superiore alle 50 tonnellate devono aver dipinta in modo appariscente, sui diritti di prua e di poppa, una scala metrica a sistema decimale, per indicare la pescagione.

È in facoltà dei proprietari delle navi di aggiungervi una seconda scala in misure estere. (535).

Art. 264.

Le norme indicanti la dotazione degli attrezzi, corredi ed istrumenti dei quali devono essere fornite le navi appartenenti ai porti della colonia, a seconda della loro qualità e stazza e del servizio e dei viaggi ai quali sono addette, sono determinate dal ministro delle colonie. (Dal 536 al 545).

CAPO XIV.

Trasporto dei passeggeri

Art. 265.

Le condizioni speciali richieste per le navi addette al trasporto dei passeggeri lungo le coste della colonia, od in partenza dai porti della Tripolitania e della Cirenaica sono analoghe a quelle vigenti nel Regno, salvo l'osservanza delle norme indicate nei seguenti articoli e delle altre speciali disposizioni, emanate rispettivamente dal ministro delle colonie o dai governatori, su proposta delle capitanerie di porto di Tripoli e di Bengasi, per regolare l'imbarco e il trasporto dei pellegrini mussulmani ed i trasporti locali.

Art. 266.

Le navi addette al trasporto dei pellegrini mussulmani devono

essere munite di speciale abilitazione del ministro delle colonie, in seguito ad apposita ispezione dell'autorità marittima, che le riconosca idonee.

Art. 267.

Il capitano o l'armatore della nave abilitata a termini del precedente articolo deve, ad ogni viaggio, chiedere preventivamente il permesso di trasporto alla capitaneria di porto del luogo di partenza.

Il permesso è subordinato al risultato di due visite, l'una preliminare e l'altra definitiva o di partenza, per accertare lo speciale assetto e le condizioni della nave e la sua idoneità al viaggio che sta per intraprendere.

Tali visite sono eseguite da apposite Commissioni, con la composizione, le attribuzioni ed i compensi stabiliti dal R. decreto 20 maggio 1897, n. 178, modificato con R. decreto 18 ottobre 1898, n. 454 (testo unico 18 gennaio 1889).

Le modalità e regole d'imbarco e di trasporto sono determinate con le stesse disposizioni del ministro delle colonie, indicate all'articolo 265, oltre l'osservanza delle vigenti discipline marittime.

CAPO XV.

Polizia di bordo

§ 1° — Funzioni di stato civile.

Art. 268.

Le funzioni di ufficiale di stato civile possono essere esercitate dal capitano solamente quando la nave sia in viaggio.

A tale effetto si considera in viaggio anche la nave ancorata, quando per cattivo tempo o per altra forza maggiore il capitano non possa mettersi in comunicazione con la terra, o quando la nave si trovi in porto estero, dove non risieda un ufficiale consolare autorizzato a ricevere gli atti dello stato civile. (588).

Art. 269.

Gli atti di stato civile a bordo sono trascritti nel ruolo di equipaggio ed annotati nel giornale nautico nel modo indicato dagli articoli 116, 117 e 129, e sono formati nei termini stabiliti dal codice civile e, dove occorra, dalle disposizioni vigenti in colonia anche nei riguardi dello stato civile degli indigeni (308, 381, 396 Codice civile e R. decreto 9 febbraio 1913, n. 86). (589).

Art. 270.

Il capitano deve formare due copie conformi degli atti di nascita o di morte compilati a termini del precedente articolo, e consegnarle all'autorità marittima o consolare, secondo che la nave approdi in un porto dello Stato o della colonia, ovvero in un porto estero.

Una copia viene conservata dall'autorità nel proprio archivio, e l'altra è trasmessa dal console al Ministero degli affari esteri, per l'ulteriore corso, o dal capitano od ufficiale di porto al procuratore del Re nella cui giurisdizione è posto l'ufficio di stato civile, nel quale l'atto deve essere trascritto.

Se le copie consegnate all'autorità marittima in colonia si riferiscono ad uno straniero, vengono entrambe spedite al Ministero degli esteri per mezzo di quello delle colonie. (590).

Art. 271.

Quando per naufragio conosciuto o presunto di una nave siansi perdute le carte di bordo, o siano perite o scomparse tutte le persone dell'equipaggio e tutti i passeggieri, l'autorità marittima in colonia procede alle possibili investigazioni nei modi stabiliti dagli articoli 81 e 105.

Accertato il naufragio, o confermata la presunzione di perdita della nave, l'autorità marittima provvede a derminare il numero e le generalità delle persone naufragate o scomparse con la nave, valendosi, per quanto è possibile, delle convenzioni di arruolamento, del registro copia ruoli e delle annotazioni di imbarco o di sbarco.

L'autorità inoltre si rivolge, occorrendo, al proprietario od all'armatore della nave, agli ufficiali consolari all'estero ed alle autorità marittime dello Stato o della colonia, per ogni possibile notizia sulla direzione della nave, sulle persone esistenti a bordo e sulle variazioni avvenute in occasione degli approdi.

Raccolte le notizie necessarie, l'autorità compila verbale delle risultanze delle indagini, con l'elenco delle persone perite o scomparse. Di tale documento vengono fatte copie autentiche, che sono trasmesse al pubblico ministero presso la Corte d'appello della colonia ed ai Comuni ai quali appartengono le persone perite o scomparse per l'adempimento delle prescrizioni stabilite dall'art. 396 del Codice civile. (591).

Art. 272.

Se in conseguenza di naufragio della nave in vicinanza di terra periscano tutte le persone che si trovavano a bordo ed i cadaveri siano rigettati dal mare, gli atti di morte vengono compilati dal competente ufficiale di stato civile secondo le norme ordinarie in vigore. (592).

Art. 273.

Quando sia perita o scomparsa una parte soltanto dell'equipaggio o delle persone imbarcate, gli atti di morte o di scomparsa in mare sono formati dal capitano, o da chi ne fa le veci a norma dell'articolo 107 del Codice. Se tra i morti o scomparsi siavi lo stesso capitano e chi legalmente lo supplisce, gli atti di morte vengono compilati dall'autorità marittima o consolare sulle dichiarazioni dei superstiti. (593).

Art. 274.

Se all'approdo di una nave in un porto dello Stato, della colonia o all'estero le autorità marittime o consolari rilevino che sia stata omessa la compilazione di un atto di stato civile, devono accertare il fatto mediante processo verbale indicando possibilmente i motivi dell'omissione.

Il processo verbale è compilato in doppio originale, uno dei quali serve di base per la sanzione penale provista dall'art. 353 del Codice e l'altro serve come documento a corredo della dichiarazione o trasmissione prevista dall'articolo seguente.

Il verbale è sottoscritto dall'ufficiale procedente e dal capitano della nave o da chi ne fa le veci.

Nel caso di rifiuto o impedimento del capitano, ne è fatta menzione nel verbale. (594).

Art. 275.

Se l'approdo avvenga entro i termini regolamentari stabiliti per la denuncia degli atti di nascita e di morte, la dichiarazione relativa è fatta direttamente dalle persone a ciò obbligate, a norma dell'art. 373 del Codice civile e 3 del R. decreto 6 febbraio 1913 n. 86, che reca l'ordinamento dello stato civile in colonia, dinanzi il competente ufficio di stato civile, se l'approdo abbia luogo in un porto del Regno o della colonia, o dinanzi l'autorità consolare se l'approdo abbia luogo all'estero.

Nel caso manchino le persone indicate dall'art. 371 del Codice civile, l'obbligo della dichiarazione incombe al capitano della nave.

Resta fermo in ogni caso pel capitano l'obbligo delle annotazioni sul giornale nautico e delle comunicazioni all'autorità marittima e consolare, e, nei casi di decessi e di reati, gli obblighi speciali previsti dagli articoli 52, 420, 421 e 422 del Codice.

L'ufficiale di stato civile o l'autorità consolare, nel redigere l'atto di nascita o di morte, deve far constare dei motivi pei quali l'atto non è stato ricevuto e compilato a bordo. (595).

Art. 276.

Se, pur essendo avvenuto l'approdo nei termini regolamentari previsti dalla prima parte del precedente articolo, siansi lasciati tuttavia decorrere i termini stessi per la dichiarazione di nascita, devesi procedere a norma degli articoli 133 e seguenti del R. decreto 15 novembre 1865, n. 2612, per l'ordinamento dello stato civile e dell'art. 41 della legge consolare, a seconda che l'approdo abbia luogo nel Regno, in colonia, od all'estero. (595).

Art. 277.

Se la nascita, la morte o la scomparsa in mare avvengano a bordo di navi, alle quali non è fatto obbligo della tenuta del giornale nautico, gli ufficiali di porto o gli ufficiali consolari procedono, in base alle dichiarazioni del capitano, alla compilazione degli atti relativi mediante processo verbale in unico originale e in forma amministrativa dal quale risultino tutte le indicazioni prescritte. (596).

Art. 278.

Se durante la navigazione avvenga la caduta in mare di una persona imbarcata, il capitano, dopo aver esaurito tutti i mezzi per salvarla o per rinvenirne il cadavere, compila un atto, che accerta la scomparizione e che indica le cause che la produssero ed i mezzi adottati per il salvamento o per il ricupero del cadavere.

L'atto è trascritto sul ruolo di equipaggio ed annotato sul giornale nautico, ed al primo approdo il capitano provvede nel modo indicato dall'art. 270. (597).

Art. 279.

La compilazione dell'atto di morte nel caso di decesso avvenuto a bordo non dispensa il capitano dal redigere il processo verbale previsto dall'art. 422 del Codice ed alle conseguenti annotazioni nel ruolo di equipaggio e sul giornale nautico, per gli effetti nella denuncia alla competente autorità, secondo le norme stabilite dal presente regolamento. (598).

Art. 280.

Se i casi previsti dai precedenti articoli si riferiscono ai galleggianti indicati dall'art. 40 del Codice, il capitano deve farne denuncia all'autorità marittima o consolare per la compilazione del verbale prescritto dall'art. 277.

§ 2. — Razione di bordo.

Art. 281.

La razione da somministrare all'equipaggio, quando non sia stata specificatamente stabilita fra le parti nell'atto della convenzione di arruolamento, non può essere inferiore per quantità a quella fissata per gli equipaggi delle navi da guerra nazionali, salvo le variazioni nella qualità delle sostanze alimentari e nelle bevande, che a giudizio dell'autorità marittima o consolare siano giustificate dalla natura dei viaggi e degli approdi. (599).

§ 3. — Successioni.

Art. 282.

Nel caso di morte in corso di navigazione, il capitano, dopo aver compilato l'atto di morte, deve immediatamente procedere, in presenza di due testimoni, all'inventario di tutti gli effetti d'uso, carte, oggetti preziosi e valori appartenenti al defunto.

L'inventario è fatto mediante processo verbale, sottoscritto dal capitano e dai testimoni, e contiene una descrizione particolareggiata del numero e qualità degli oggetti rinvenuti.

Se il defunto apparteneva all'equipaggio, il capitano compila anche il conto delle paghe o degli utili del viaggio spettanti al defunto stesso, e fa constare delle risultanze del conto nel verbale di inventario; di tali operazioni fa menzione nel giornale nautico, a norma dell'art. 129. (600).

Art. 283.

Compiuto l'inventario, gli effetti d'uso appartenenti al defunto, previe le misure igieniche necessarie, sono chiusi e suggellati.

Gli oggetti preziosi e i valori in carta od in moneta effettiva sono conservati dal capitano insieme col testamento fatto a bordo od eventualmente rinvenuto fra le carte del defunto. (601).

Art. 284.

Se il decesso è avvenuto per malattia contagiosa, il capitano, a norma dell'art. 98 del Codice, fa distruggere immediatamente gli effetti d'uso appartenenti al defunto, giudicati pericolosi, sempre quando non sia possibile sterilizzarli, compilando verbale, sottoscritto anche da un ufficiale di bordo, nel quale sono specificati gli oggetti distrutti e le cause che consigliarono il provvedimento. Anche di tale verbale è fatta menzione nel giornale nautico. (602).

Art. 285.

Nel primo porto di approdo il capitano, nel rendere conto all'autorità marittima o consolare della successione della persona deceduta a bordo, deve depositare:

a) l'atto di morte compilato a bordo nei termini e modi stabiliti dal Codice civile e dagli articoli 269 e 270;

b) il testamento ricevuto a norma dell'art. 191 del Codice civile o rinvenuto tra le carte del defunto;

c) l'inventario della successione compilato a norma dell'art. 282, e gli oggetti ed effetti di uso in esso indicati. Nel caso di distruzione prevista dall'art. 284, consegna anche il relativo verbale;

d) il conto delle paghe e la rimanenza delle medesime;

e) il libretto di matricolazione o foglio di ricognizione ed ogni altro documento riguardante il defunto;

f) una copia del giornale nautico, per la parte relativa alla morte ed alle operazioni fatte in conseguenza di essa. (603).

Art. 286.

L'autorità marittima o consolare, nel ricevere la consegna indicata al precedente articolo, verifica se gli oggetti, le carte e i valori, appartenenti alla successione, corrispondano per quantità, specie e natura a quelli descritti nell'inventario, se siano regolari i documenti esibiti, in confronto anche alle annotazioni del ruolo di equipaggio e del giornale nautico, e procede ad ogni altra investigazione opportuna, interrogando anche le persone di bordo, nel caso non risultassero complete le generalità del defunto od i particolari del decesso o la determinazione degli oggetti componenti la successione.

Per le navi esenti dalla tenuta del giornale nautico e per i galleggianti rimane fermo pel capitano l'obbligo nel primo approdo della denuncia e consegna degli oggetti della successione all'autorità marittima o consolare, la quale procede in ogni caso alle investigazioni relative ed alla compilazione degli atti, analogamente al disposto degli articoli 277, 280 e 285. (604).

Art. 287.

Se dall'esame dei documenti e dalle investigazioni fatte a termini del precedente articolo risulti il regolare adempimento delle disposizioni vigenti, l'autorità marittima o consolare annota sul ruolo di equipaggio e sul titolo matricolare del defunto, se questi apparteneva alla gente di mare, la data del decesso risultante dall'atto di morte, e rilascia al capitano una copia dell'inventario con la ricevuta della consegna degli oggetti e valori in esso descritti.

Se sorgono invece dubbi o sospetti di azioni criminose, così in riguardo alle cause e circostanze della morte come in riguardo ad occultazioni o sottrazioni fraudolenti di oggetti appartenenti alla successione, l'autorità marittima o consolare compila processo verbale delle osservazioni fatte e delle prove raccolte, per i relativi procedimenti a carico dei responsabili, ed in pari tempo provvede

ad assicurare agli eredi gli oggetti o i valori che non siano stati dichiarati nell'inventario.

Nel caso di consegna di testamento fatto in mare, l'autorità marittima o consolare verifica, per gli effetti della responsabilità penale, se il capitano abbia ottemperato alle disposizioni degli articoli dal 791 al 795 del Codice civile, ed osserva quanto è prescritto dagli articoli 796 e 797 del Codice stesso, redigendone apposito verbale. (605).

Art. 288.

Se all'atto della consegna degli oggetti costituenti la successione, se ne rilevi la mancanza di qualcuno, o la differenza di qualità da quella indicata nello inventario, l'autorità marittima o consolare ne chiede conto al capitano.

Delle mancanze o differenze rilevate, e delle spiegazioni date dal capitano, è fatta espressa menzione nella dichiarazione di ricevuta prevista dal precedente articolo. (606).

Art. 289.

La ricevuta delle autorità marittime o consolari fa prova soltanto dell'esistenza degli oggetti ad esse consegnati, e non è di ostacolo all'azione degli eredi per tutto ciò che essi credano sia stato occultato, sottratto o disperso, anche se l'autorità non abbia fatto osservazioni all'atto della consegna. (607).

Art. 290.

Se il luogo di primo approdo è all'estero, e se la nave è successivamente diretta al porto di armamento o ad altro prossimo, l'ufficiale consolare, dopo aver proceduto alle verifiche ed agli accertamenti previsti dall'art. 286, ritira l'atto di morte ed una copia dell'inventario, per le informazioni che deve dare al Ministero della marina o delle colonie, e commette al capitano di consegnare gli oggetti della successione all'autorità marittima del luogo di destinazione della nave, dandone avviso all'autorità stessa.

In ogni altro caso l'ufficiale consolare, ricevuta la consegna degli oggetti, delle carte e dei valori costituenti la successione e dei documenti indicati nell'art. 285, ne informa il Ministero della marina o quello delle colonie, ed esegue la spedizione degli effetti all'ufficio di porto d'iscrizione del defunto, se questo apparteneva alla gente di mare, ovvero a quello di altro porto più prossimo, alla prima occasione favorevole.

In mancanza di tale mezzo, e quando vi sia il consenso degli interessati, può l'ufficiale consolare procedere alla vendita degli effetti d'uso, per rimetterne poi il ricavato con le carte e i documenti della successione al competente ufficio di porto.

Se il defunto cittadino o suddito italiano era estraneo alla gente di mare, l'ufficiale consolare informa della successione il Ministero degli affari esteri per gli opportuni provvedimenti, salvo quanto è disposto per gli stranieri all'art. 293. (608).

Art. 291.

Se il luogo di primo approdo è nel Regno, ovvero in colonia in un porto diverso da quello di armamento o di iscrizione della nave, l'ufficio di porto che ritira dal capitano i documenti e gli effetti della successione provvede a quanto è stabilito dall'art. 286 e spedisce i documenti ed effetti col mezzo più economico:

a) al capitano di porto della circoscrizione dov'era iscritto il defunto, se questi apparteneva alla gente di mare;

b) al capitano di porto della circoscrizione di armamento della nave, se il defunto era passeggero, od a quello di iscrizione della nave stessa nel caso di armamento all'estero. (609).

Art. 292.

Nel caso previsto dal precedente articolo, se la nave approdi in colonia in un porto che non sia capoluogo di circoscrizione, ma debba proseguire per altro porto capoluogo di circoscrizione, il ritiro dei documenti e degli effetti della successione può essere effettuato nel successivo approdo.

Il capitano di porto capo della circoscrizione può disporre, sempre quando lo creda opportuno, che il ritiro e la consegna degli effetti della successione abbiano luogo anche negli uffici di porto dipendenti i quali devono in tal caso inviargli i documenti relativi per l'opportuna verifica e per gli ulteriori provvedimenti (610).

Art. 293.

Se la persona deceduta sia uno straniero, l'autorità marittima e quella consolare italiana, salvo quanto sia diversamente disposto da speciali convenzioni internazionali, trasmettono gli effetti della successione contro ricevuta all'ufficiale consolare della nazione alla quale apparteneva il defunto.

Di tale consegna le autorità marittime nel Regno informano il Ministero della marina, quelle della colonia, a mezzo delle capitanerie di porto di Tripoli e di Bengasi, il Ministero delle colonie; e le autorità consolari il Ministero degli affari esteri. (611).

Art. 294.

Le vendite degli oggetti appartenenti alle successioni, ordinate dall'autorità marittima o consolare nel caso previsto dall'art. 98 del Codice, hanno luogo col mezzo dei pubblici incanti, e con le regole stabilite per gli oggetti provenienti da recupero, quando il loro valore oltrepassi le L. 200. Se il valore è inferiore a detta somma, la vendita è fatta per licitazione privata.

Il prodotto della vendita, detratte le spese, è trasmesso alla competente autorità marittima, od all'autorità consolare estera, secondo le norme stabilite dagli articoli 291 e 293. (612).

Art. 295.

Gli effetti d'uso compresi nelle successioni indicate nei precedenti articoli sono custoditi nell'ufficio di porto competente Il denaro, i valori e gli oggetti preziosi sono invece consegnati alla Cassa depositi della gente di mare, salvo il caso previsto dall'articolo 394. (613).

Art. 296.

L'ufficio di porto, al quale furono consegnati gli effetti componenti i beni della successione, spedisce copia dell'estratto del giornale nautico, ovvero copia delle dichiarazioni assunte dal capitano nei casi previsti dall'art. 286, al sindaco del luogo dell'ultimo domicilio del defunto, perchè ne informi gli interessati con invito a presentarsi o a farsi rappresentare presso l'autorità marittima depositaria dei beni della successione.

Se il defunto era domiciliato in colonia, la comunicazione è fatta alla competente autorità governativa o marittima. Se l'ultimo domicilio del defunto non è conosciuto, la comunicazione è rivolta all'autorità del luogo di armamento della nave, e se questa sia stata armata all'estero, al luogo di iscrizione.

Si osservano, inoltre, pei sudditi musulmani le norme del R. decreto 15 dicembre 1913, relativo all'ufficio del Beit El-Mal. (614).

Art. 297

Le notizie dei decessi, prescritte al precedente articolo, sono rese di pubblica ragione dall'autorità mediante avviso affisso all'albo del Comune od alla porta dell'ufficio del Governo in colonia. (615).

Art. 298.

Quando siano conosciuti gli interessati nella successione, gli effetti e valori depositati, se il defunto era passeggero cittadino o suddito italiano, vengono messi a disposizione del pretore o del giudice regionale del luogo di ultimo suo domicilio o residenza, a seconda che questa era nel Regno o nella colonia, per la consegna agli aventi diritto, salvo il disposto dell'ultimo comma dell'articolo 296. (616).

Art. 299.

Se il defunto apparteneva alla gente di mare, la consegna della successione è fatta agli eredi od aventi diritto dall'autorità marittima che ne è consegnataria, sempre quando giustifichino la loro qualità a norma di legge.

Essi devono rilasciare quietanza all'autorità marittima in presenza di due testimoni, e la quietanza è conservata in archivio, insieme con gli atti della successione. (616, 617, 618).

Art. 300.

Qualora sorgano controversie sulla qualità successoria o sulla divisione dei beni della successione, o per altro motivo, il capitano o l'ufficiale di porto invita le parti dinanzi l'autorità giudiziaria, perchè provveda a termini di legge, mettendo a sua disposizione gli atti della successione controversia. (619).

Art. 301.

Trascorso un anno dall'avviso pubblicato a norma dell'art. 297, se non siano comparsi gli interessati nella successione, l'autorità marittima procede alla vendita degli effetti che la costituiscono, con le norme indicate nell'art. 294.

Le somme giacenti nella cassa depositi della gente di mare sono ritirate e cumulate col ricavo netto della vendita, e l'intero ammontare della successione, dedotte le spese, è versato dall'autorità marittima in una cassa pubblica per conto di chi spetta.

I documenti comprovanti il deposito sono custoditi dal capitano di porto. (620, 621).

Art. 302.

L'autorità marittima deve informare di volta in volta dell'avvenuta consegna della successione l'ufficio incaricato della esazione dei diritti relativi in colonia, o le competenti intendenze di finanza del Regno, a seconda del luogo di domicilio degli eredi, con tutte le notizie riguardanti le generalità e il domicilio del defunto, la data e il luogo o la nave sulla quale è avvenuta la morte, le generalità e il domicilio degli eredi, la natura e l'ammontare della successione e la data e il modo della eseguita consegna. (622).

CAPO XVI.

Polizia della navigazione

§ 1. — Della bandiera.

Art. 303.

La bandiera nazionale per le navi della marina mercantile della Tripolitania e della Cirenaica è identica a quella della marina mercantile del Regno. (624).

Art. 304.

La bandiera è inalberata ad un'asta di poppa od alla estremità del picco o dell'antenna poppiera, ed è vietato alzarla in testa d'albero, salvo, in casi eccezionali, in testa all'albero poppiero. (625).

Art. 305.

Le barche e gli altri galleggianti indicati all'art. 40 del Codice possono inalberare la bandiera italiana quantunque non provvisti delle carte di bordo.

Art. 306.

È vietato alle navi mercantili di far uso di bandiera non regolamentare, e della bandiera, della fiamma e delle insegne di comando assegnate alle navi della R. marina. È fatta eccezione al presente divieto per le navi da diporto, le quali abbiano l'autorizzazione speciale prevista dall'art. 213 (626).

Art. 307.

Oltre i casi determinati nell'art. 169 del Codice, le navi nazionali ed estere, nei porti ed in ogni approdo della colonia devono inalberare la bandiera ogni qualvolta ciò venga ordinato dall'autorità marittima locale.

Le navi italiane devono anche inalberarla in corso di navigazione allorchè una nave da guerra dello Stato o di potenza amica ne faccia loro invito, inalberando essa stessa la propria bandiera, e quando passino in vista di stazioni di segnalazione e di semafori. (627).

Art. 308.

Le navi che imprendono viaggi di lungo corso o di gran cabotaggio, oltre le carte previste dall'art. 100 del Codice, devono essere provvedute degli esemplari delle leggi e dei regolamenti più interessanti per la navigazione, fra i quali principalmente il Codice e il regolamento per la marina mercantile della colonia e del Regno, il Codice di commercio, il Codice civile con le disposizioni relative agli atti di stato civile, il regolamento per evitare gli abbordi in mare ed il Codice internazionale per i segnali marittimi.

Agli esemplari delle leggi e dei regolamenti sopra citati, può essere sostituito un manuale, approvato dal ministro delle colonie, nel quale siano riunite le disposizioni necessarie per i capitani, e sia riprodotto testualmente il regolamento per evitare gli abbordi. (628).

Art. 309.

In conformità dell'art. 108 del Codice, è autorizzata per le navi italiane la provvista delle armi e munizioni necessarie per la eventuale difesa della nave e delle persone imbarcate.

Il quantitativo e la specie di esse è regolato dall'autorità portuale o consolare, avuto riguardo al viaggio che la nave deve compiere ed al numero delle persone imbarcate.

La descrizione delle armi e delle munizioni fatta dall'autorità sul ruolo di equipaggio, giusta l'art. 115, è considerata come prova della ottenuta autorizzazione.

La dotazione delle munizioni deve essere conservata nella parte più sicura della nave, sotto chiave, ed affidata alla esclusiva responsabilità del capitano. (629, 630).

Art. 310.

Gli uffici di porto e le autorità consolari, quando abbiano notizia di imbarco irregolare di armi o di munizioni da guerra, o di variazioni nella qualità o quantità, senza permesso dell'autorità competente, procedono all'accertamento del fatto ed al sequestro delle armi e munizioni irregolarmente imbarcate, salvo sempre la responsabilità penale prevista dall'art. 368 del Codice. (631).

Art. 311.

Delle armi consegnate dai passeggeri all'atto dell'imbarco, giusta la disposizione dell'ultimo capoverso dell'art. 87 del Codice, il capitano deve prender nota sul giornale nautico. (632).

Art. 312.

Nel caso di constatato imbarco clandestino di armi e munizioni previsto dall'art. 96 del Codice, il capitano procede alla compilazione di apposito verbale e provvede alla denuncia all'autorità marittima e consolare del primo approdo, consegnando gli oggetti sequestrati. (633).

Art. 313.

Le disposizioni contenute nei precedenti articoli non riguardano i carichi di armi o di munizioni da guerra, imbarcati a scopo commerciale col permesso delle autorità competenti, ed ai quali sono invece applicabili le disposizioni sullo imbarco e sul trasporto delle merci pericolose. (634).

Art. 314.

Le disposizioni e le norme riguardanti la illuminazione a bordo per la navigazione notturna, per i segnali in tempo di nebbia e per le manovre da eseguirsi nello incontro di navi, allo scopo di evitare gli abbordi, sono quelle vigenti nel Regno, in conformità agli speciali accordi internazionali. (635).

Art. 315.

Sono applicabili alle navi della colonia le disposizioni e le norme vigenti nel Regno circa i segnali marittimi per chiedere soccorso. (636).

Art. 316.

L'uso dei segnali previsti all'articolo precedente, all'infuori dei casi di pericolo, è punito con ammenda fino a lire cinquanta, salvo ogni altra responsabilità civile in conseguenza del fatto. (637).

§ 2. — Inchieste sui naufragi e sui sinistri marittimi.

Art. 317.

L'inchiesta nei casi di naufragio e di altri sinistri marittimi, previsti dall'art. 111 del Codice, è eseguita dal capitano o dall'ufficiale di porto capo della circoscrizione o del compartimento, nella giurisdizione del quale si è verificato il sinistro, o dove sono approdati gli equipaggi o i passeggeri che devono essere interrogati.

Nei casi di maggiore importanza il capitano di porto capo della circoscrizione può avocare a sè l'inchiesta e trasferirsi, ove occorra, sul luogo del sinistro o dell'arrivo dell'equipaggio o dei passeggeri.

Nei casi di minore importanza, e quando ciò sia riconosciuto opportuno, il capitano di porto può delegare alla esecuzione dell'inchiesta gli ufficiali di porto capi di circondario. (638, 640).

Art. 318.

Pel compimento della inchiesta il capitano o l'ufficiale di porto può farsi assistere da ufficiali della R. marina, e, in mancanza, da capitani o padroni, da ingegneri o da costruttori navali, o da macchinisti della marina mercantile, in quel numero che stimi necessario o conveniente ai fini della inchiesta. (641).

Art. 319.

Il capitano od ufficiale di porto o la Commissione da esso costituita e presieduta a norma del precedente articolo, esamina il giornale nautico, le carte di bordo, e il risultato delle informazioni od investigazioni preliminari, che siano state assunte dall'autorità marittima sulle circostanze e cause del sinistro, a norma degli articoli 332, 334 e 338.

Procede quindi all'interrogatorio formale dell'equipaggio ed anche, ove occorra, dei passeggeri e delle altre persone, che possano dare notizia sulle circostanze e cause del sinistro. (642, 643).

Art. 320.

Per l'esame delle persone indicate nel precedente articolo, il capitano od ufficiale di porto può citarle a comparire personalmente nel proprio ufficio, o nel luogo dove l'inchiesta si effettua, mediante invito, anche verbale, di un marinaio di porto o di altro agente dell'ufficio di porto, con facoltà di applicare a loro carico, nel caso di rifiuto a comparire od a rispondere, le pene previste dalla parte seconda, titoli I e II del presente regolamento. (644).

Art. 321.

Le persone citate devono essere esaminate separatamente in modo che non abbiano a comunicare tra di loro prima del compimento dell'inchiesta, iniziando possibilmente l'esame dalle persone più giovani e lasciando per ultimi gli ufficiali di bordo ed il capitano.

Le deposizioni sono assunte senza giuramento e sono firmate dalle persone che hanno deposto. Ove non sappiano o non vogliano firmare, se ne fa menzione nel processo verbale. (643, 645).

Art. 322.

Compiuto l'esame, il capitano o l'ufficiale di porto o la Commissione d'inchiesta, nel caso previsto dall'art. 318, tenuti presenti gli elementi raccolti, emette il suo motivato parere sulla causa del sinistro.

Il parere, sottoscritto dagli intervenuti, viene scritto a pie' del processo verbale delle deposizioni assunte. (644).

Art. 323.

Se dal parere indicato nel precedente articolo risulti la imputazione o il sospetto di negligenza, di imperizia, di colpa o di dolo a carico del capitano o di qualsiasi altra persona, il verbale d'inchiesta viene originalmente spedito dal capitano di porto capo della circoscrizione marittima, dopo averne preso copia, al pubblico ministero per ulteriore procedimento dell'autorità giudiziaria. (639, 647).

Art. 324.

Nei casi di naufragi o di altri sinistri marittimi avvenuti all'estero o nel Regno, l'autorità marittima della colonia procede alla inchiesta, sempre quando non vi abbia provveduto la competente autorità consolare o l'autorità marittima del Regno, o quando ciò venga disposto dal Ministero delle colonie. (648).

Art. 325.

L'esame previsto dagli articoli 319 e 320 può essere anche esteso agli equipaggi delle navi estere implicate nei sinistri marittimi accaduti nelle acque territoriali del Regno o della colonia a danno di navi nazionali.

La citazione di dette persone può aver luogo verbalmente, per mezzo del capitano, e nel caso di non comparizione può essere rinnovata a mezzo del rispettivo agente consolare, se sia nel luogo. (649).

Art. 326.

I provvedimenti, indicati dai precedenti articoli, sono applicabili anche nel caso di inchieste affidate agli ufficiali consolari pei naufragi e sinistri di navi italiane avvenuti nei luoghi di loro giurisdizione, o nel caso vi giungano gli equipaggi.

Gli atti dell'inchiesta compiuta dall'autorità consolare sono inviati al Ministero delle colonie per gli ulteriori provvedimenti. (650).

Art. 327.

Possono assistere alla inchiesta ed essere intesi in contraddittorio con le persone citate a deporre i proprietari e gli armatori della nave, gli assicuratori della nave o del carico od i loro agenti o periti, quando ne facciano domanda. Essi non hanno però alcun voto nelle deliberazioni e conclusioni dell'inchiesta. (651).

Art. 328.

Ai componenti le Commissioni d'inchiesta, nei casi previsti dall'art. 318 è dovuto un compenso, a carico del bilancio della colonia, nella misura fissata dal governatore.

CAPO XVII.

Arrivi delle navi

—

Art. 329.

All'arrivo di una nave in un porto o rada della colonia, anche nei casi di rilascio previsti dall'art. 117 del Codice, l'ufficiale di porto prende nota dell'approdo in apposito registro, con tutte le indicazioni relative, in base alle risultanze delle carte di bordo e

alle dichiarazioni fattegli dal capitano all'atto del costituto sanitario.

Nel registro, tenuto in conformità del modello prescritto, viene fatta risultare anche la data e l'ora dell'effettivo arrivo della nave nel porto o rada, indipendentemente da quella della presentazione del capitano al costituto sanitario. (652).

Art. 330.

L'adempimento delle prescrizioni e formalità contemplate dal precedente articolo e dall'art. 114 del Codice è limitato ai soli punti del litorale della colonia, dove siano istituiti uffici portuali a norma degli articoli 4 e 5 del Codice, salvo le speciali attribuzioni e facoltà spettanti ai singoli uffici in materia di polizia sanitaria e marittima, e salvo le speciali limitazioni in materia di approdi e di ancoraggi di navi lungo le coste della colonia, derivanti dagli ordinamenti locali o da speciali disposizioni del governatore.

Nessuna nave in arrivo può approdare e fare operazioni di qualsiasi specie lungo il litorale della colonia se non abbia prima provveduto a farsi riconoscere a norma del precedente articolo e adempiuto alle prescrizioni sanitarie e di polizia, stabilite dall'autorità marittima, indipendentemente dalle altre disposizioni in materia di servizi doganali.

Art. 331.

Le copie del giornale nautico, che si riferiscono ad avarie e che sono ritirate dall'autorità marittima o consolare, a norma dell'articolo 114 del Codice, debbono essere da essa confrontate con l'originale e controsegnate col suo « Visto, conforme ».

La dichiarazione giurata del capitano nel caso di avaria non menzionata nel giornale nautico, è assunta a processo verbale. (653).

Art. 332.

Quando non si tratti dei casi di inchiesta, previsti dagli articoli 111 del Codice e 317 e seguenti del presente regolamento, il capitano od ufficiale di porto o l'ufficiale consolare assumono investigazioni sommarie sulle circostanze e cause dell'avaria o del sinistro, e ne redigono verbale. (654).

Art. 333.

Salvo speciale richiesta da parte del capitano e il disposto di speciali convenzioni internazionali, le disposizioni contemplate dai precedenti articoli 331 e 332 non sono applicabili alle navi straniere.

Art. 334.

Nel caso di decessi avvenuti per disgrazia o accidente a bordo durante la navigazione, indipendentemente da avarie o sinistri alla nave, il capitano deve denunciare l'accaduto all'autorità marittima al momento dell'approdo, consegnando il verbale previsto dall'articolo 422 del Codice, e gli altri documenti indicati nell'art. 285 del presente regolamento.

L'autorità marittima provvede, se del caso, ad ulteriori investigazioni e indagini a norma dell'art. 322, quando non riconosca il caso della inchiesta prevista dall'art. 111 del Codice, e redige analogo verbale.

Se risultino sospetti sulla condotta del capitano o di altra persona, l'ufficiale di porto invia gli atti all'autorità giudiziaria per l'ulteriore procedimento.

CAPO XVIII.

Naufragi e ricuperi

§ 1. — Naufragi nei mari della colonia.

Art. 335.

In occasione di naufragio o di altro sinistro marittimo sulle coste della colonia, il capo dell'ufficio di porto locale provvede a quanto necessita per la salvezza delle persone o delle cose, valendosi delle facoltà previste dagli articoli 121, 186 e 200 del Codice.

Se l'ufficio non è sede di circoscrizione o di compartimento, deve avvertirne immediatamente il capoluogo, indicandogli anche, se del caso, i mezzi di soccorso necessari e che manchino sul luogo. Avverte anche l'armatore e gli assicuratori della nave e del carico se siano noti e se non vi abbia provveduto il capitano.

Il capo della circoscrizione o del compartimento, se lo riconosca opportuno secondo la gravità o la specialità del caso, può recarsi sul luogo o delegare un ufficiale per dirigere personalmente le operazioni di salvataggio. (656).

Art. 336.

L'autorità governativa che, in mancanza di quella marittima, nel caso previsto dal capoverso dell'art. 121 del Codice, dà i primi ed immediati provvedimenti di soccorso, ne informa immediatamente l'ufficiale di porto più vicino per le ulteriori disposizioni, a norma del precedente articolo. (657).

Art. 337.

Oltre i provvedimenti riguardanti il salvataggio o il soccorso dei naufraghi, l'ufficio di porto locale deve vigilare affinchè non siano sottratti od occultati oggetti provenienti dal naufragio, valendosi, ove occorra, della forza pubblica, anche per lo scoprimento dei colpevoli, e salvo il procedimento previsto dall'articolo 124 del Codice. (658).

Art. 338.

Compiuto il salvamento delle persone imbarcate e provveduto, per quanto è possibile, per la salvezza della nave, l'ufficiale di porto, prima di compilare processo verbale del sinistro, assume tutte le informazioni relative alle cause del sinistro stesso, e procede all'interrogatorio sommario delle persone salvate e di quelle che hanno assistito al sinistro, per raccogliere i primi elementi necessari all'eventuale inchiesta, a norma degli articoli 317 e seguenti. (659).

Art. 339.

Il processo verbale del sinistro è compilato in conformità del modello prescritto ed è firmato o crocesegnato o altrimenti sottoscritto col sigillo delle persone salvate e da coloro che curano o hanno curato il ricupero, se ve ne siano, dalla autorità marittima e da due testimoni. (660).

Art. 340.

Le carte di bordo, il giornale nautico ed il cronometro di bordo, se siano stati salvati, sono ritirati e custoditi temporaneamente nell'ufficio di porto, salvo a riconsegnarli nuovamente alla nave, nel caso in cui questa possa essere rimessa in grado di riprendere la navigazione. (661).

Art. 341.

Se il processo verbale del sinistro è compilato in un ufficio dipendente, deve essere rimesso, insieme con le carte salvate, al capitano di porto capo della circoscrizione. Questi provvede ad informarne, se del caso, il ministro delle colonie, e ne prende nota in apposito registro, contenente tutte le indicazioni relative ai naufragi e sinistri avvenuti nella sua circoscrizione. Rimette quindi copia del verbale, insieme con le carte di bordo, all'ufficio di iscrizione della nave. (662, 663).

§ 2. — Ricuperi in seguito a naufragi.

Art. 342.

La gestione del ricupero può essere assunta dal capitano, quando questi dichiari di costituirsi capo recuperatore in rappresentanza legale dei proprietari armatori e caricatori, sempre che non vi sia a bordo altri che legittimamente li rappresenti.

Cessa la gestione del capitano pel recupero degli avanzi della nave, quando sul luogo si trasferiscano o si facciano legalmente rappresentare il proprietario o la maggioranza dei proprietari, ovvero gli assicuratori, quando gli assicurati abbiano fatto legale atto di abbandono.

Cessa del pari la gestione del capitano, relativamente al recupero del carico, quando si presentino o si facciano legalmente rappresentare i caricatori, o gli assicuratori nel caso di legale abbandono delle merci assicurate.

Se la nave appartenga a più proprietari, nessuno dei quali possegga una porzione superiore a dodici carati, il mandato può essere conferito da coloro che cumulativamente posseggano più della metà.

Eccetto il capitano, ogni altra persona interessata nella nave o nel carico, la quale intenda assumere la gestione del recupero, deve giustificare alla autorità marittima il suo diritto ad eseguirlo. (664).

Art. 343.

In tutti i casi nei quali la gestione del recupero sia assunta dal capitano in nome degli interessati o da costoro direttamente, l'ufficio di porto si limita ad agevolare ai gerenti il recupero e ad assicurare i mezzi per il rimborso delle spese anticipate e pel pagamento dei diritti dovuti, e quelli necessari pel mantenimento, rimpatrio ed assistenza all'equipaggio.

Incombe sempre all'ufficiale di porto l'obbligo di vigilare sull'andamento delle operazioni e sulla gestione del recupero. Quando vi siano denuncie o sospetti di frode o di irregolarità, l'ufficiale deve provvedere agli accertamenti e alle denuncie all'autorità giudiziaria. (665).

Art. 344.

Se i gestori del ricupero non anticipino subito una somma sufficiente per le spese privilegiate e pel mantenimento, il rimpatrio e l'assistenza di tutto l'equipaggio, o se non si obblighino di provvedervi prestando valida cauzione, o se non vi siano noli prontamente esigibili, l'ufficio di porto emette ordinanza per dichiarare che l'Amministrazione marittima intende esercitare il privilegio stabilito dall'art. 132 del Codice. A tale effetto l'ufficiale di porto dispone che gli oggetti recuperati siano tenuti in deposito sotto la vigilanza degli agenti di bassa forza portuaria o degli altri agenti della forza pubblica fino al compimento delle operazioni relative.

L'ordinanza è notificata senza indugio agli interessati, a mezzo di un agente dell'ufficio di porto o di altro agente autorizzato. (666).

Art. 345.

Compiuto il recupero, l'ufficio di porto procede, d'accordo con chi l'ha gerito, ad una stima sommaria del valore degli oggetti recuperati nonchè alla liquidazione dei noli dovuti per le merci salvate, esatti o da esigere, in base alle polizze di carico ed ai contratti di noleggio, che vengono esibiti dal capitano o dagli interessati nel carico.

Se il complesso di tali valori, detratte le spese di salvamento, sia tale da assicurare tutte le spese pel mantenimento, assistenza e rimpatrio dell'equipaggio e per le eventuali indennità di trasferta, dovute ai funzionari e agli agenti dell'Amministrazione, i gestori del recupero sono invitati al pagamento dell'importo a norma degli articoli 355 e seguenti.

Se dalla liquidazione preventiva risulti dubbia la possibilità del rimborso integrale, l'ufficio di porto si adopera coi gestori del recupero per un amichevole accordo, del quale fa constare mediante processo verbale, sottoscritto dagli interessati, da due testimoni e dall'autorità marittima. Nel verbale è indicata la somma reciprocamente offerta ed accettata in transazione, i motivi di questa, con dichiarazione che essa diviene esecutiva solo dopo l'approvazione del governatore.

Art. 346.

Se i gestori del recupero si oppongano al pagamento delle spese indicate nel precedente articolo, benchè sia dimostrata la possibilità di ricavarle dal montare del recupero e dei noli delle merci salvate, o se insorgano controversie sulle quali non riesca possibile un componimento tra le parti, queste possono far decidere le controversie da uno o da tre arbitri, eletti di comune accordo o nominati, su istanza di una o più delle parti, dal giudice regionale avente giurisdizione sul luogo.

I punti controversi sono chiaramente enunciati con un atto di compromesso sottoscritto dall'ufficiale di porto e dai gestori del recupero e consegnato agli arbitri, che procederanno da amichevoli compositori, autorizzati a pronunziare inappellabilmente. (668).

Art. 347.

Se i gestori del recupero non eseguano la sentenza degli arbitri, l'ufficiale di porto fa procedere a mezzo di ufficiale giudiziario al pignoramento ed alla vendita di tanta parte del recupero, che basti a coprire il credito privilegiato pel rimborso delle spese e delle indennità, nonchè delle spese giudiziarie. (669).

Art. 348.

Se i gestori del recupero ricusano di procedere di accordo ad un arbitramento sulle insorte controversie, l'ufficiale di porto fa istanza al giudice regionale pel sequestro conservativo degli oggetti recuperati, allo scopo di assicurare su gli stessi il pagamento del credito privilegiato. (670).

Art. 349.

Nel caso previsto dall'articolo 344, quando la somma anticipata dai gestori del recupero non basti per sopperire alle spese di mantenimento e rimpatrio dell'equipaggio, od il valore degli oggetti recuperati e dei noli non assicuri l'intero rimborso di dette spese, quando non vi siano noli prontamente esigibili, o quando le operazioni di vendita degli oggetti salvati presentino difficoltà, o infine insorgano contestazioni sulla liquidazione del recupero, l'ufficio di porto provvede alle spese di mantenimento e rimpatrio coi fondi a sua disposizione.

Se l'ufficio manchi di fondi, ne fa richiesta al capoluogo della circoscrizione od all'ufficio locale di Governo, provvedendo poi alla restituzione appena l'importo siasi potuto prelevare dal prodotto del ricupero, o quando ne sia stato conseguito il rimborso dal gerente il ricupero, o siasi altrimenti provveduto dall'autorità superiore a termini dell'art. 359. (671 e 672).

Art. 350.

Il recupero è gerito dall'ufficiale di porto competente nell'interesse degli aventi diritto:

a) se, essendo presente il capitano, dichiari di non volere assumere la gestione del recupero;

b) se sia presentata querela di baratteria contro il capitano, o se l'autorità giudiziaria abbia spiccato contro di lui mandato di cattura;

c) se gli interessati presentatisi non siano stati ammessi alla gestione del recupero per non avere legalmente giustificato la loro qualità;

d) se, trattandosi di nave estera, non si trovi sul luogo l'agente consolare della nazione cui appartiene, o se, pur essendovi detto agente, questi ritardi a trasferirsi sul luogo, o declini l'intervento o deleghi l'autorità marittima a curare il salvamento.

Nel caso però in cui i proprietari della nave o del carico, gli assicuratori od i legittimi rappresentanti degli uni e degli altri, o infine il capitano nell'interesse comune, dichiarino di assumere la gestione del recupero l'ufficio di porto si limita ad esercitare le sole attribuzioni tutorie, affidate al consolato, salvo sempre le speciali disposizioni risultanti da accordi internazionali. (672).

Art. 351.

La gestione del recupero nei casi previsti dal precedente articolo è di competenza dei capi di circoscrizione o di compartimento marittimo, aventi giurisdizione sulla località dove è avvenuto il sinistro. Essi possono all'uopo delegare un ufficiale di porto del proprio ufficio od anche il capo dell'ufficio circondariale o locale, se riveste la qualità di ufficiale di porto.

In ogni caso l'ufficio marittimo locale è tenuto a coadiuvare il capitano o l'ufficiale di porto incaricato della gestione del recupero, e ad eseguirne le disposizioni. (673).

Art. 352.

Gli ufficiali di porto incaricati della gestione del recupero, a norma del precedente articolo, debbono astenersi dal procedere di ufficio a qualsivoglia operazione, se non abbiano la certezza che dal prodotto del recupero possa ricavarsi quanto occorre a far fronte alle spese necessarie.

Quando non sia dimostrata la convenienza del recupero, ne informano il capo della circoscrizione o del compartimento per gli opportuni provvedimenti. (674).

Art. 353.

Se l'ufficiale di porto abbia la certezza che il valore del recupero sia tale da poter sopperire alle spese, cura di preferenza il recupero degli oggetti di maggior valore.

Nelle operazioni di recupero deve curare il maggior risparmio nelle spese, impiegandovi anzitutto le persone dell'equipaggio, a norma dell'art. 127 del Codice, con la mercede prevista dall'art. 326 del Codice di commercio.

Le persone dell'equipaggio possono essere licenziate, a loro richiesta, se l'ufficiale di porto abbia modo di trovare sul luogo altri marinai od operai con mercede eguale od inferiore a quella spettante all'equipaggio. (675, 676).

Art. 354.

Degli oggetti recuperati l'ufficiale di porto forma apposito inventario, con l'assistenza di periti, se occorrano, e con l'intervento di un agente doganale, indicando i singoli prezzi e distinguendo gli oggetti appartenenti alla nave da quelli del carico, con specificazione di quelli che non possano essere conservati senza pericolo di deterioramento o senza spesa eccessiva. (677).

Art. 355.

Se durante le operazioni di ricupero si presenti alcuno dei legittimi interessati che, a norma dell'art. 342, chiegga di subentrare nella gestione, per proseguire e compiere le operazioni di ricupero, l'ufficiale di porto cede la gestione al punto in cui si trova e fa la consegna degli oggetti ricuperati o del loro residuo e ne informa il capo della circoscrizione o del compartimento marittimo.

La consegna è fatta mediante verbale in duplice originale, sottoscritto dalle parti e dai testimoni; uno degli originali resta presso la parte ricevente e l'altro è custodito nell'archivio del capoluogo di circoscrizione o di compartimento.

Eguale procedimento ha luogo se si tratta di nave estera, quando il recupero, iniziato dall'autorità marittima, venga proseguito dallo agente consolare o dagli interessati a norma dell'art. 350.

La consegna delle cose ricuperate è subordinata al rimborso delle spese anticipate fino a quel momento dall'autorità marittima, ed al pagamento delle somme ancora dovute pel mantenimento, per l'assistenza e pel rimpatrio dell'equipaggio. L'ufficiale di porto compila il conto relativo e lo consegna quietanzato, contro pagamento, al richiedente, insieme coi documenti relativi, facendone espressa menzione nel verbale di consegna, salvo la liquidazione finale delle spese, prevista dagli articoli 356 e seguenti.

Se il rimborso delle spese sia già avvenuto mediante vendita delle cose recuperate, e sia rimasto un avanzo, questo vien consegnato, insieme coi documenti, alla persona che assume il ricupero, facendone menzione nel verbale.

Se la persona, che subentra nelle operazioni di ricupero, ritardi il pagamento delle spese o indennità dovute, o si rifiuti di pagarle fino alla liquidazione finale del ricupero, ovvero se sorgano controversie sul valore o sulla ripartizione del ricupero, l'ufficiale di porto provvede a norma degli articoli dal 344 al 349, attenendosi alle speciali istruzioni del capo del compartimento o della circoscrizione. (678, 679).

Art. 356.

Per la vendita degli oggetti provenienti da naufragio o da altro sinistro di mare si procede a licitazione od a trattativa privata, senza formalità d'incanto:

a) per gli oggetti che a giudizio del perito non si possano conservare, o pei quali occorrano gravi spese di custodia;

b) quando occorra prontamente una somma di danaro per far fronte alle spese di ricupero;

c) quando urga provvedere al rimpatrio dell'equipaggio, per evitare maggiori spese di mantenimento nel luogo del sinistro.

La vendita viene eseguita nel luogo dove si trovano gli oggetti ricuperati, od in altro riconosciuto più opportuno dall'autorità marittima, nei modi indicati dai seguenti articoli. (680).

Art. 357.

Ultimato il ricupero, se questo fu gerito dagli interessati, il competente ufficio di porto procede alla liquidazione definitiva delle spese incontrate pel mantenimento, per l'assistenza e pel rimpatrio dell'equipaggio, quando non vi abbiano direttamente provveduto i gestori del ricupero, e a quella delle indennità di trasferta, dovute ai funzionari e agli agenti.

Se il ricupero fu gerito dall'ufficio di porto, questo liquida, oltre le dette spese e indennità, anche quelle occorse per il salvamento e la custodia degli oggetti, comprese le rimunerazioni ai periti ed alle persone che cooperarono al salvamento, le tasse e diritti relativi. (681).

Art. 358.

Eseguita la liquidazione prescritta nel precedente articolo, se il ricupero fu gerito dagli interessati, e questi non abbiano completamente soddisfatto le spese indicate nello stesso articolo, l'ufficio di porto ne promuove il pagamento nei modi indicati dagli articoli dal 344 al 348.

Se il ricupero sia stato gerito dall'ufficio di porto, questo procede, dopo la liquidazione delle spese, alla vendita di tutti o parte degli oggetti ricuperati per ottenerne il rimborso. (682, 683).

Art. 359.

Salvo i casi previsti dall'art. 356, la vendita ha luogo a pubblici incanti, ma l'autorità marittima può consentire la licitazione o la trattativa privata se il valore degli oggetti sia di lieve importanza o le condizioni locali del mercato lo consiglino.

Alla vendita può assistere un agente doganale nell'interesse della finanza.

Gli oggetti venduti vengono consegnati all'acquirente contro pagamento del prezzo e della spesa.

Nel processo verbale di vendita l'ufficiale di porto, per la esecuzione del disposto dell'art. 132 del Codice, deve far risultare separatamente il prodotto di quanto appartiene alla nave da quello delle merci appartenenti al carico.

L'importo delle indennità di trasferta agli ufficiali ed agenti delle capitanerie di porto è compreso fra le spese generali e deve essere prelevato in parti proporzionali dal prodotto di ciascuna delle vendite.

Le spese occorse pel ricupero e la custodia del carico, e quelle

per il recupero della nave o dei suoi avanzi sono invece prelevate dal prodotto delle rispettive vendite. (682, 683, 684).

Art. 360.

Il prodotto di vendita della nave o dei suoi avanzi, dedotti i crediti privilegiati, viene cumulato coi noli liquidati, se ve ne sono, e serve a rimborsare con privilegio le spese per gli alimenti e l'assistenza dell'equipaggio, per il suo rimpatrio e per i salari.

Se il prodotto della vendita della nave o del carico non è sufficiente a pagare le spese di ricupero e di vendita rispettivamente incontrate per ciascuna operazione, le spese stesse sono prelevate integralmente dal prodotto cumulativo della vendita. (685, 686).

Art. 361.

Se il ricavato della vendita degli oggetti appartenenti alla nave, detratti i crediti privilegiati pel ricupero, per la custodia e la vendita, non basti a coprire le spese per gli alimenti e per l'assistenza e il rimpatrio del capitano e dell'equipaggio, e non vi sieno noli da esigere, o risultino insufficienti o non prontamente esigibili, l'ufficio di porto forma una nota delle spese prelevandole dal residuo della vendita e dall'esazione dei noli.

Qualora non sia possibile pagare in tutto o in parte la predetta somma, ne informa l'autorità superiore per gli opportuni provvedimenti. (687).

Art. 362.

Nel caso previsto dall'art. 130 del Codice, l'avviso per diffida vien pubblicato a cura del capitano di porto mediante affissione alla porta esterna della capitaneria e degli uffici dipendenti, e può essere anche inserito nei periodici locali, se esigenze speciali lo consiglino.

Qualunque controversia circa la spettanza del fondo residuale del ricupero fra gli aventi diritto è di competenza dell'autorità giudiziaria e le attribuzioni degli uffici di porto nei ricuperi, da essi gerìti, sono limitate al rimborso delle spese pel salvamento, per la custodia e la vendita e per gli alimenti, l'assistenza, il rimpatrio ed i salari dell'equipaggio. (688, 689).

Art. 363.

Se per soddisfare ai primi ed urgenti bisogni, siasi venduta parte del ricupero, e compariscano i creditori indicati dall'art. 675 del Codice di commercio, chiedendo la vendita dei rimanenti oggetti della nave e del carico per conseguire il pagamento dei loro crediti, compete all'autorità giudiziaria giudicare sulla domanda. (691).

Art. 364.

Gli atti relativi al recupero ed alla vendita degli oggetti salvati, i conti di liquidazione delle spese e le quietanze relative debbono essere trasmessi, alla fine della gestione, al Ministero delle colonie per la prescritta revisione.

Se si tratti di navi estere, sono invece trasmessi al rispettivo consolato, che deve rilasciarne ricevuta, o, in mancanza di esso, al Ministero delle colonie per le opportune comunicazioni al Ministero degli affari esteri. (693, 694).

Art. 365.

In ogni capoluogo di circoscrizione marittima, oltre all'annotazione nel registro indicato all'art. 341 dei sinistri toccati alle navi italiane ed estere nel litorale della giurisdizione, è presa nota speciale in altro registro dei sinistri avvenuti in altre località alle navi iscritte nelle matricole della circoscrizione. (695).

§ 3. — Sinistri marittimi avvenuti sulle coste del Regno o all'estero.

Art. 366.

Nel caso di sinistri nel litorale del Regno di navi iscritte nelle matricole della Tripolitania e della Cirenaica, i capitani e gli ufficiali di porto provvedono alle pratiche di loro competenza, secondo le norme vigenti, corrispondendo con la circoscrizione marittima di iscrizione della nave.

Art. 367.

Qualora gli ufficiali consolari vengano a conoscenza che una nave, appartenente alle matricole della Tripolitania o della Cirenaica, sia in pericolo, debbono sollecitamente provvedere per i soccorsi necessari, facendo quanto loro è possibile per salvare l'equipaggio e la nave, sia direttamente, sia per mezzo delle autorità locali. La loro ingerenza nelle operazioni di ricupero è subordinata alle convenzioni internazionali, e, in difetto, alle leggi e agli usi locali.

Essi non debbono però ingerirsi nelle operazioni di ricupero se siano sul luogo del sinistro le persone interessate, od i loro agenti, salvo che alcuno degli interessati ne faccia formale domanda ed anticipi i fondi sufficienti ad assicurare il pagamento di ogni spesa qualora il valore degli oggetti salvati non sia sufficiente a coprirla.

Solo nel caso di assenza del proprietario della nave o del carico, del capitano, dei raccomandatari e di ogni altra persona avente facoltà di rappresentarli, e quando da giudizio di periti risulti in modo certo che il prodotto degli oggetti da salvare supera la spesa di ricupero, gli ufficiali consolari provvedono, direttamente o per delegazione, alle operazioni che non ammettono dilazione e che possono salvare la nave od il carico. (696, 697, 698, 699).

Art. 368.

In caso di naufragi, sinistri od avarie generali, gli ufficiali consolari debbono informare telegraficamente il Ministero delle colonie, indicandogli il porto d'iscrizione della nave, e debbono formulare il verbale del sinistro secondo il modulo indicato nell'articolo 339. (700).

Art. 369.

Se la gestione del recupero è assunta dall'ufficiale consolare, questi si uniforma in quanto è possibile al disposto degli articoli 350 a 363.

Se la gestione è assunta dagli interessati e se il valore degli oggetti recuperati, unitamente al nolo delle merci salvate, sia tale da assicurare il pagamento delle spese di ricupero e quelle riguardanti il mantenimento, l'assistenza, il rimpatrio ed i salari dell'equipaggio, gli ufficiali consolari esigono dagli interessati il pagamento di dette spese.

Nel caso di rifiuto o di indugio, gli ufficiali consolari procurano di ottenere il sequestro degli oggetti ricuperati, fino a quando le controversie insorte non siano definite secondo le norme degli articoli 346 e 348. (701, 702).

Art. 370.

I proprietari, gli armatori o gli assicuratori, od i loro rappresentanti, i quali assumano all'estero il recupero senza farne preventiva dichiarazione all'autorità consolare, o, in mancanza, alle autorità locali, per la tutela dei crediti privilegiati e per le spese relative dell'equipaggio, decadono dal beneficio di giustificare la insufficienza del ricupero, e sono tenuti a pagare integralmente le dette spese sulla liquidazione, che ne è fatta dall'ufficiale consolare.

Incorrono in eguale decadenza i proprietari, gli armatori od assicuratori, o i loro rappresentanti, che cedano, vendano o sottraggano tutto o parte delle cose caricate prima della liquidazione finale del ricupero senza l'intervento dell'autorità consolare o, in difetto, dell'autorità locale.

Art. 371.

Se il valore degli avanzi della nave non basti e non vi sieno noli da esigere, le spese pel mantenimento, l'assistenza e il rimpatrio dell'equipaggio sono anticipate dall'autorità consolare e rimborsate dal Ministero delle colonie. Dette spese debbono essere limitate allo stretto necessario, e qualunque altra spesa fatta a richiesta degli interessati o per loro conto è esclusivamente ripetibile da questi ultimi. (704, 707).

Art. 372.

Pel rimpatrio dei naufraghi si applicano le norme dell'art. 225. Se l'arruolamento sia avvenuto all'estero, i naufraghi possono essere diretti in un porto del Regno o della colonia, quando consti che essi avrebbero ad ogni modo diritto al ritorno in patria a spese dello Stato. (705).

Art. 373.

Se il valore del ricupero e i noli delle merci salvate non sieno sufficienti pel pagamento totale o parziale dei crediti contemplati all'art. 369, gli ufficiali consolari si limitano:

a) ad assumere la dichiarazione di avaria, compilando il prescritto verbale;

b) ad agevolare gli interessati presso le autorità locali;

c) a cooperare al componimento di eventuali controversie in via amichevole od arbitramentale;

d) a ritirare le carte di bordo e il giornale nautico della nave naufragata. (705, 706).

§ 4. — Ricuperi di oggetti di ignota provenienza

Art. 374.

La denuncia di ricupero stabilita dall'art. 134 del Codice è obbligatoria anche quando il ricupero sia fatto in alto mare, e dà luogo all'applicazione dei compensi e delle norme stabilite dal detto articolo e dal presente regolamento. La denuncia deve essere fatta entro 24 ore dall'arrivo della nave.

È considerato come di ignota provenienza, agli effetti del predetto art. 134, qualunque oggetto che sia trovato in mare anche se ne sia noto il proprietario, sempre quando non provenga manifestamente da un determinato naufragio od altro sinistro marittimo. (721).

Art. 375.

Nel caso di ricupero previsto dall'art. 134 l'ufficiale di porto, che riceve la denuncia, procede all'accertamento della entità e valore del recupero mediante verbale, con l'assistenza di un perito, se occorra, e con l'intervento di un agente doganale.

Il processo verbale deve contenere:

a) la sommaria esposizione della denuncia fatta dagli inventori, con la indicazione del modo e del luogo dove sono stati trovati gli oggetti, e dei mezzi adoperati e delle spese fatte per ricuperarli e metterli in salvo;

b) la descrizione degli oggetti e delle merci ricuperate, con le rispettive dimensioni, marche e segni distintivi;

c) il valore degli oggetti recuperati nello stato in cui si trovano;

d) la dichiarazione se l'oggetto recuperato si possa o no conservare senza deterioramento.

Il processo verbale è sottoscritto dagli intervenuti e dall'ufficiale di porto. (708, 709).

Art 376.

Se la denuncia del ricupero è fatta dopo il termine stabilito, gli inventori sono considerati decaduti dai diritti ad essi attribuiti, salvo i casi di forza maggiore.

Se la denuncia sia stata omessa e se gli ufficiali di porto vengano a conoscere che alcuno abbia occultato oggetti provenienti da ricupero, fanno risultare il fatto con verbale e lo denunziano all'autorità giudiziaria. (710).

Art. 377.

Se l'oggetto recuperato può essere conservato senza danno e senza grave spesa nel luogo stesso di consegna od in altro luogo designato dall'autorità marittima, il capo della circoscrizione o del compartimento dà notizia del ricupero mediante avviso da pubblicarsi a norma dell'art. 362, con diffida agli interessati di presentarsi per giustificare la proprietà delle cose rinvenute e di ritirarle contro pagamento delle spese e del premio, se sia dovuto. (711).

Art. 378.

Presentandosi gli interessati a reclamare gli oggetti ricuperati, debbono giustificarne la proprietà. Se questa giustificazione non lasci dubbio, l'ufficiale di porto consegna loro gli oggetti contro il pagamento delle somme dovute, compilando verbale sottoscritto da essi e dall'autorità che effettua la consegna. (713).

Art. 379.

Gli oggetti che non possono essere conservati o che richieggano spesa soverchia di custodia sono posti immediatamente in vendita e senza preventive formalità, se il pericolo di deterioramento sia imminente, ed in caso diverso entro breve termine e con le modalità da stabilirsi dal capo della circoscrizione o del compartimento.

La vendita ha luogo nei modi stabiliti dall'art. 350, previa la pubblicazione dell'avviso indicato dall'art. 441 per norma degli aventi diritto. (715, 716).

Art. 380.

Avvenuta la vendita, il capitano od ufficiale di porto procede alla liquidazione di tutte le spese, compilandone nota descrittiva. Il residuo netto, salvo il caso di presumibile consegna entro breve termine viene versato dal capo della circoscrizione marittima nella cassa dei depositi della gente di mare, per rimanervi a disposizione degli aventi diritto, a norma dell'art. 135 del Codice.

Trascorsi inutilmente i termini previsti dal detto articolo, il capitano di porto provvede a corrispondere agli inventori il prodotto netto del ricupero.

Nel caso di vendita effettuata dagli uffici di porto dipendenti, questi non procedono al pagamento delle spese di ricupero e del premio dovuto agli inventori, se il capo della circoscrizione marittima non abbia prima approvato la liquidazione del ricupero ed i conti relativi, salvo le speciali spese di carattere urgente ed espressamente autorizzate.

Gli uffici di porto debbono rendere conto al capo della circoscrizione della gestione di tutti i ricuperi, rimettendogli il residuo netto, i conti e gli atti relativi. (717, 718).

Art. 381.

Di ogni ricupero vien tenuto nota dagli uffici di porto in apposito registro, con le indicazioni risultanti dal relativo verbale e con tutte le notizie riguardanti la successiva liquidazione. Di tale registro vien trasmessa trimestralmente copia al capitano di porto capo della circoscrizione, indipendentemente dalle notizie e dai rapporti prescritti caso per caso dai precedenti articoli.

Dei ricuperi di speciale importanza il capitano di porto informa anche il Ministero delle colonie e gli rimette semestralmente l'elenco dei ricuperi verificatisi o liquidati nella rispettiva circoscrizione. (712).

Art. 382.

Se fra gli oggetti ricuperati vi siano alcuni di privativa o proprietà dello Stato, sono messi a disposizione dell'Amministrazione competente, la quale corrisponde il compenso in base al valore ef-

fettivo del ricupero nello stato in cui si trovano.

Nel caso di rinvenimenti di oggetti artistici, archeologici o storici, giusta il capoverso dell'art. 134 del Codice, i detti oggetti vengono consegnati alla competente autorità, designata dal governatore, che ne rilascia ricevuta. Oltre il rimborso delle spese di ricupero liquidate dall'autorità marittima, è dovuto all'inventore un compenso, nella misura equa da determinarsi a cura dell'autorità predetta, tenuto conto del valore dell'oggetto e delle difficoltà del ricupero. Avverso tale determinazione è ammesso ricorso al governatore, che decide definitivamente. (714).

Art. 383.

Nel caso di ricupero di oggetti il cui valore complessivo, benchè maggiore a lire cinque, sia però tale da eguagliare o da superare di poco le spese necessarie per la custodia e per la vendita e per la liquidazione definitiva del ricupero, il capitano di porto capo della circoscrizione marittima può autorizzare la consegna agli inventori, analogamente alla regola stabilita dall'art. 134 del Codice. (719,720).

§ 5. — Navi sommerse fuori dei porti e delle zone di accesso.

Art. 384.

Nel caso previsto dall'art. 136 del Codice, il capitano di porto capo della circoscrizione marittima provvede alla pubblicazione del l'avviso nel modo contemplato dall'art. 362.

Se si presentano i proprietari e gli interessati della nave o nel carico, e, dopo aver giustificata la loro qualità, dichiarino di volere operare il ricupero delle cose sommerse, essi devono sottoscrivere avanti il capitano di porto formale atto di obbligazione, contenente le seguenti clausole necessarie;

1° il termine entro il quale debbono mettere mano alle operazioni del ricupero;

2° il termine, stabilito dal capitano di porto, nel quale si obbligano di ultimare il lavoro;

3° la dichiarazione di assumersi tutte le spese occorrenti al ricupero;

4° la elezione di domicilio in colonia, presso la sede della capitaneria, per la notificazione di tutti gli atti inerenti al ricupero.

Il termine per le operazioni di ricupero può essere prorogato dal capitano di porto per fondati motivi. (722).

Art. 385.

Il termine di quattro mesi, previsto dal capoverso dell'art. 136 del Codice, decorre dalla data dell'atto di obbligazione contemplato dall'art. 384.

Nel caso di abbandono o di interruzione delle operazioni di ricupero, previsto dall'art. 136 del Codice, il capitano di porto provvede a costituire in mora i proprietari o gli interessati mediante notificazione in via amministrativa da farsi a mezzo di un agente dell'ufficio. Della notificazione si fa constare mediante atto di relazione. Trascorso inutilmente il termine dopo la costituzione in mora, gli oggetti, che siano stati ricuperati sino a quel momento, si intendono di pieno diritto abbandonati insieme con le cose sommerse, ed il prodotto è assegnato all'erario della colonia, senza che occorra alcun atto da parte dell'amministrazione e senza che gli interessati possano ripetere alcun rimborso per le spese occorse per il parziale ricupero eseguito. (725-726).

Art. 3 6.

Non è in facoltà dei proprietari o degli interessati di procedere solo al ricupero di quelle parti sommerse delle quali riesca più facile e meno costosa la estrazione, e di lasciare le altre ad ingombrare il fondo ed a costituire un pericolo od un ostacolo per la navigazione o per la pesca.

A tale effetto tutti gli oggetti, man mano ricuperati, sono tenuti in deposito sotto la vigilanza dell'ufficio di porto locale, che può chiedere a tale scopo anche l'assistenza degli agenti doganali, e gli interessati non possono disporne sino a quando il fondo del mare sia completamente libero dall'ingombro delle cose sommerse, salvo che prestino adeguata cauzione nella misura stabilita dal capitano di porto. (724).

Art. 387.

Nelle operazioni di ricupero è vietato di far uso di materie esplodenti, senza averne prima ottenuto regolare permesso dal capitano di porto, che stabilisce le precauzioni necessarie. (727).

Art. 388.

Dell'avvenuto abbandono, reale o presunto, delle cose sommerse, e dell'abbandono di quelle già parzialmente ricuperate, quando ne sia il caso, il capitano di porto competente fa constare mediante processo verbale, che viene trasmesso con particolare relazione al governatore, insieme con tutti gli atti originali di avviso, inscrizione, od altri inerenti al ricupero. (728).

CAPO XIX.

Pesca marittima

Art. 389 (139 Codice).

Per l'esercizio della pesca nelle acque della colonia, oltre le prescrizioni generali in materia di polizia marittima e di navigazione, stabilite dal Codice o dal presente regolamento, sono applicabili le speciali disposizioni stabilite con R. decreto 27 marzo 1913, numero 312.

CAPO XX.

Depositi della gente di mare

Art. 390.

Le sedi della Cassa dei depositi della gente di mare, previste dall'art. 140 del Codice, sono istituite presso la capitaneria del porto di Tripoli, con giurisdizione su tutti gli uffici marittimi della Tripolitania, e presso la capitaneria di Bengasi, con giurisdizione su tutti gli uffici marittimi della Cirenaica. Alle capitanerie predette devono essere trasmessi dalle altre capitanerie ed uffici di porto i valori e le somme, destinati a rimanere provvisoriamente depositati nella cassa rispettiva, a norma dell'articolo 141 del Codice. (735, 737).

Art. 391.

La gestione della cassa depositi della gente di mare è affidata personalmente al capitano di porto capo della circoscrizione. Le somme riscosse per ogni titolo debbono essere versate nella cassa postale su apposito libretto, intestato al capitano di porto, con la indicazione dell'affare a cui si riferisce e dei motivi del deposito.

Di ogni affare è formato speciale e distinto libretto, nel quale figurano anche tutti i versamenti o prelevamenti successivi, riguardanti lo stesso affare.

I libretti sono conservati dal capitano di porto, che tiene anche nota del movimento delle somme e dei valori, inerenti ad ogni deposito, in apposito registro di conti correnti con riferimento alle singole pratiche di ufficio. (738-739).

Art. 392.

Per l'invio e versamento dei depositi provenienti da altri uffici, le spese di vaglia e di assicurazione, quando ne sia il caso, sono prelevate dall'ammontare del valore depositato o restituito. (742).

Art. 393.

Il deposito degli oggetti preziosi ha luogo presso gli uffici od istituti pubblici locali, espressamente autorizzati dal governatore, previa stima che determini, per gli oggetti preziosi, il valore intrinseco pel quale debbono essere annotati nella relativa contabilità.

Le monete estere non aventi corso legale in colonia sono depositate con l'indicazione del numero e della specie, e annotate anche per il loro valore convenientemente determinato.

I suddetti effetti o valute sono sempre restituiti in natura e vengono depennati secondo lo stesso valore, stimato all'atto del deposito, previo pagamento delle spese di stima.

Se l'importo del deposito debba essere realizzato per conto dell'erario della colonia o per altro scopo, il capitano di porto procede alla vendita dei valori e degli oggetti preziosi nei modi stabiliti dall'art. 359. (743-744).

Art. 394.

I capitani di porto si astengono dal versare nella cassa depositi della gente di mare le somme o gli oggetti preziosi, pei quali sia da presumere che l'esaurimento delle pratiche per la consegna agli aventi diritto possa effettuarsi entro breve termine, non superiore a tre mesi dalla data dell'avviso e della notificazione spedita. (746).

Art. 395.

Accertata la spettanza delle somme e dei valori depositati, il capitano di porto ritira dalla cassa postale le somme, insieme con gli interessi eventualmente maturati e ritira anche i valori depositati a norma dell'art. 391, facendone consegna agli aventi diritto, contro regolare quietanza e previo prelevamento delle spese occorse e dei diritti ancora dovuti.

Decorsi i termini rispettivamente stabiliti dal Codice e dal presente regolamento per le varie categorie di depositi, le somme ed i valori depositati passano di diritto all'erario della colonia ed il capitano di porto ne effettua il versamento nella tesoreria locale. (748-749).

Art. 396.

I capitani di porto di Tripoli e di Bengasi debbono rendere conto semestralmente al governatore dello stato dei depositi ricevuti e restituiti nel semestre, con la relativa situazione della cassa, alla fine del semestre stesso. (747).

TITOLO III.

Servizio dei porti e delle spiaggie

CAPO I.

Lido del mare e spiaggie determinazione e delimitazione del pubblico demanio marittimo

Art. 397.

Il demanio pubblico marittimo è soggetto alla speciale giurisdizione delle capitanerie e degli uffici di porto per tutto quanto riguarda l'uso e la polizia marittima, e per gli altri servizi ed attribuzioni previsti dal Codice, dal regolamento o da speciali leggi e decreti.

Art. 398.

In ciascun capoluogo di circoscrizione marittima è tenuto un registro, nel quale, oltre le determinazioni e delimitazioni delle zone di pubblico demanio marittimo, previste dagli articoli 145 e 146 del Codice o 400 e seguenti del presente regolamento, sono particolarmente elencate e descritte tutte le opere esistenti sul demanio predetto di pertinenza dell'Amministrazione pubblica.

Il registro è corredato da una pianta descrittiva sommaria, dalla quale risultano anche i confini del demanio pubblico.

Art. 399.

Nel registro debbono essere man mano annotate le successive modificazioni del demanio pubblico marittimo con le conseguenti rettifiche alla pianta descrittiva, compresi anche i terreni abbandonati dal mare e da considerarsi come esclusiva accessione del demanio pubblico.

Art. 400.

La zona raggiunta dal mare nelle massime mareggiate ordinarie che si verificano durante la stagione invernale, qualunque sia la natura, il carattere e la conformazione geologica del suolo, lungo il litorale della colonia è considerato come lido, a norma pel primo capoverso dell'articolo 145 del Codice.

La determinazione del lido è fatta dai capitani o dagli ufficiali di porto sulla base degli accertamenti locali e delle testimonianze di persone anziane ed esperte del luogo.

Art. 401.

La dichiarazione dalla natura di demanio pubblico, fatta dall'autorità marittima, non può essere oppugnata se non mediante ricorso all'autorità amministrativa superiore, salvo le controversie relative ai diritti di proprietà privata, che sono portate a conoscenza dell'autorità giudiziaria, a norma dell'ordinamento giudiziario vigente in colonia.

Art. 402.

I diritti inerenti alle proprietà pubbliche e private in confronto alle zone di pubblico demanio marittimo, a norma degli articoli 145 e 146 del Codice, devono essere dimostrati in forza di regolari accertamenti fondiari e mediante la iscrizione nei relativi registri a norma delle disposizioni vigenti in colonia, approvate col R. decreto 26 gennaio 1913, n. 34.

Art. 403.

La determinazione delle zone di pubblico demanio marittimo, a norma dell'articolo 145 del Codice, e la conseguente delimitazione in confronto alle proprietà pubbliche e private, a norma dell'articolo 146 del Codice stesso, deve essere promossa d'ufficio dall'autorità marittima ogniqualvolta sia riconosciuto opportuno e può anche aver luogo su richiesta dei proprietari confinanti interessati.

Art. 404.

Riconosciuta la convenienza della delimitazione d'ufficio, o in accoglimento delle domande degli interessati, il capitano di porto capo della circoscrizione marittima, ottenutane l'autorizzazione dal governatore, procede alla istruttoria, col concorso dell'ufficio delle opere pubbliche e dell'ufficio fondiario ed anche, ove occorra, nelle altre Amministrazioni governative e degli uffici pubblici interessati, raccogliendo e completando gli elementi di ordine tecnico ed amministrativo inerenti alla delimitazione in progetto.

Art. 405.

Completata l'istruttoria, con gli accertamenti e le relazioni previste dal precedente articolo, il capitano di porto, coadiuvato dall'ufficio delle opere pubbliche, forma il progetto di delimitazione con la compilazione di apposita pianta descrittiva e ne informa gli interessati mediante avviso da pubblicarsi nel *Bollettino ufficiale* della colonia o per affissione alla porta dell'ufficio marittimo.

Art. 406.

Nell'avviso indicato dal precedente articolo, il quale, se più siano gli interessati, può tener luogo della citazione prevista dal capo-

verso dell'articolo 146 del Codice, è specificato il tratto di litorale compreso nel progetto di delimitazione, con l'avvertenza che il progetto medesimo resta depositato nell'ufficio marittimo, a disposizione del pubblico, per un periodo di tempo indicato e non superiore in ogni caso a trenta giorni.

In detto termine gli interessati debbono farsi riconoscere e presentare le loro contestazioni e reclami alla capitaneria di porto, che ne rilascia ricevuta.

Art. 407.

Per le località comprese nella giurisdizione di un ufficio marittimo compartimentale o circondariale, dipendente dal capoluogo di circoscrizione, l'avviso deve essere pubblicato anche negli uffici dipendenti, ai quali possono essere direttamente presentati i reclami e le osservazioni, previsti dal precedente articolo, salvo gli ulteriori provvedimenti del capitano di porto capo della circoscrizione.

Scaduto il termine indicato nell'avviso, il capitano di porto, col concorso, ove occorra, degli uffici indicati nell'art. 404, esamina le osservazioni od opposizioni presentate dagli interessati, per accertare se siano fondate e per stabilire se e quali modificazioni o revoche debbano essere conseguentemente apportate al progetto di delimitazione, a norma del secondo capoverso dell'art. 146 del Codice.

Il capitano di porto trasmette quindi gli atti con relazione motivata al governatore, il quale, se non ritenga necessari ulteriori accertamenti o provvedimenti, decide sui reclami.

La delimitazione è stabilita con apposito decreto.

Se per effetto della determinazione del pubblico demanio marittimo, a norma dei precedenti articoli, debbasi corrispondere indennità a privati, previste dal terzo comma dell'art. 146 del Codice, il capitano di porto, sentito l'ufficio delle opere pubbliche e sentito l'interessato, fissa il giusto ammontare delle stesse.

Se l'interessato accetta tale assegnazione, se ne redige verbale, allegato al progetto di delimitazione per essere approvato col decreto del governatore.

Se l'interessato non compasisca, o non accetti il prezzo offertogli, il capitano di porto, previa autorizzazione del governatore, versa il prezzo stesso in una pubblica cassa, e può provvisoriamente occupare il bene o disporre del diritto del privato.

Salvo casi di urgenza, l'autorizzazione del governatore può risultare anche dal decreto di approvazione della delimitazione.

Per la fissazione del prezzo definitivo, il privato ha facoltà di ricorrere al magistrato per le espropriazioni per causa di pubblica utilità, giusta gli ordinamenti vigenti in colonia.

Art. 408.

Il decreto del governatore, che approva la delimitazione, è pubblicato mediante affissione o inserzione nel *Bollettino ufficiale* della colonia, ed ha carattere definitivo.

Art. 409.

In base alle determinazioni e delimitazioni effettuate a norma dei precedenti articoli, il capitano di porto capo della circoscrizione marittima o, per sua delegazione, l'ufficiale di porto capo del compartimento o del circondario, provvede, dove ne sia il caso, alla apposizione dei termini lapidei di confine tra i beni di demanio pubblico marittimo e le altre zone di proprietà pubblica o privata

L'apposizione dei termini è seguita dal capitano o dall'ufficiale di porto, assistito da un ufficiale del genio civile, con la scorta ed in conformità degli atti di delimitazione, regolarmente approvati, ed ha luogo in contraddittorio dei proprietari confinanti, od anche in loro assenza, quando siano stati regolarmente invitati.

L'invito può essere dato anche mediante pubblicazione di apposito avviso, a norma dell'art. 405.

Art. 4'0.

Delle operazioni fatte viene compilato apposito verbale con riferimento al tipo planimetrico, che ha servito di base alla determinazione. Tanto il verbale, quanto la planimetria sono sottoscritti dagli intervenuti e vengono allegati agli atti della delimitazione per formarne parte integrante.

Art. 411.

Le spese, inerenti alla determinazione e delimitazione del pubblico demanio marittimo, a norma dei precedenti articoli, sono a carico del bilancio della colonia, salvo quanto è disposto dall'articolo seguente, e salvo il rimborso a carico dei privati per le operazioni effettuate a loro domanda o nel loro interesse o per le spese cagionate da pretese od opposizioni infondate.

A tale effetto, è in facoltà del capitano di porto di richiedere agli interessati, a corredo delle domande o dei reclami presentatigli, il preventivo deposito di una somma atta a garantire le spese necessarie, salvo la liquidazione a norma dell'art. 435.

Art 412.

Le spese per l'apposizione dei termini lapidei, prevista dallo articolo 409, vanno per metà a carico del bilancio della colonia, e per l'altra metà a carico dei proprietari confinanti, in proporzione della lunghezza della rispettiva linea di confine.

Qualora occorra all'autorità marittima, a norma dell'art. 147 del Codice, di ordinare la distruzione o modificazione di qualsiasi opera, compiuta od iniziata nei beni di demanio pubblico marittimo di ogni specie, o nei mari della colonia, essa provvede alla notificazione della ingiunzione, indicando il termine entro il quale deve essere eseguita.

Decorso il termine, l'autorità marittima procede direttamente alla demolizione o modificazione, previo verbale descrittivo da farsi, ove occorra, con l'assistenza di un perito, designato dall'autorità stessa.

Occorrendo invece provvedere alla cessazione di un uso illegittimo, l'ordine deve essere immediatamente eseguito, e l'autorità marittima può chiedere l'intervento della forza pubblica.

Avverso i provvedimenti suddetti non è ammesso che il ricorso al governatore.

La nota delle spese anticipate dall'autorità per le operazioni e i provvedimenti indicati al precedente articolo è resa esecutoria dal giudice regionale.

Art. 413.

Spetta al governatore, su proposta del capitano di porto, capo della circoscrizione, di emettere il decreto contemplato dall'art. 148 del Codice, relativo alle speciali limitazioni, all'uso e al godimento delle proprietà contigue o prossime ai beni del pubblico demanio marittimo.

Nel caso di cessazione o riduzione del divieto, a norma dell'ultimo comma di detto articolo, deve farsi la restituzione delle indennità, nella misura che è fissata d'accordo tra l'interessato e l'autorità marittima, e, nel caso di mancato accordo, dal governatore, in via definitiva, sentite le parti e l'ufficio delle opere pubbliche.

CAPO II.

Concessioni ed autorizzazioni

§ 1. — Concessioni.

Art. 414.

Chiunque intenda ottenere una concessione nelle zone di pubblico demanio marittimo o nei mari della colonia, a norma dell'art. 149 del Codice, per l'impianto e l'esercizio di qualsiasi opera o per uso, non compresi nelle speciali autorizzazioni contemplate dall'art. 152 del Codice, per derivazioni d'acqua, per impianto di tonnare e per esercizi speciali od esclusivi di pesca, per l'esercizio dei meccanismi

indicati dall'art. 162 del medesimo Codice o per qualunque innovazione tendente a modificare o limitare l'uso pubblico delle zone predette, deve presentare domanda, debitamente sottoscritta, al capitano di porto, capo della circoscrizione marittima, che ha giurisdizione sulla località.

La domanda deve indicare lo scopo e la durata della concessione, e specificare le opere che si debbono compiere.

Essa deve essere corredata da un piano della località, redatto nella conveniente scala, con la precisa indicazione dell'area da occupare e coi disegni particolari delle opere. (757, 758).

Art. 415.

Le spese di visite e di istruttoria preliminare sulle domande, e quelle relative all'atto di concessione, sono a carico del richiedente, il quale deve preventivamente depositare presso la capitaneria di porto la somma necessaria.

Art. 416.

Ricevuta la domanda di concessione, il capitano di porto accerta in via preliminare, se occorra anche mediante verifiche sopraluogo se la domanda stessa sia in armonia con gli interessi e i servizi marittimi; se a riguardo di essa esistano controversie per altre domande o per presunti diritti dei terzi; se la natura e lo scopo della concessione sia di utilità per la economia pubblica, e sia compatibile con la destinazione del pubblico demanio marittimo; e se infine la persona del richiedente affidi, per la serietà e per i mezzi di cui dispone, che possa aver luogo il normale impianto ed esercizio della concessione.

Art. 417.

Se la domanda riguarda località, sulle quali ha giurisdizione un ufficio compartimentale o circondariale dipendente dal capoluogo di circoscrizione marittima, la domanda stessa può essere presentata direttamente all'ufficiale di porto del circondario o del compartimento. Quest'ultimo la trasmette, per l'ulteriore corso, al capitano di porto capo della circoscrizione, con le notizie ed il parere preliminare, a norma del precedente articolo.

Art. 418.

Compiute le indagini preliminari, il capitano di porto, se si tratti di concessione di particolare importanza o quando a ciò sia consigliato da speciali ragioni, trasmette la domanda col suo parere motivato al governatore per le ulteriori disposizioni del ministro delle colonie.

Qualora le indagini fatte diano risultato favorevole alla domanda, e sia intervenuto il preventivo consenso del Ministero delle colonie, nel caso previsto nel primo comma del presente articolo, il capitano di porto provvede a completare l'istruttoria, comunicando la domanda e la planimetria, con tutte le opportune notizie, all'ufficio delle opere pubbliche per l'esame e gli accertamenti tecnici di sua competenza, in riguardo alla estensione dell'area chiesta in concessione ed ai lavori e alle opere progettate, e per il parere nei riguardi del servizio doganale alla Direzione di dogana, nonchè agli altri uffici e alle altre autorità governative, che per le condizioni speciali del luogo e per la natura della concessione possano esservi interessate.

Art. 419.

L'ufficio delle opere pubbliche, qualora nulla osti all'accoglimento della domanda nei riguardi dei servizi affidatigli, accerta l'esattezza dei disegni prodotti apponendovi il suo visto, e compila lo schema delle condizioni tecniche, proponendo anche, ove ne sia richiesto, la misura del canone e della cauzione o degli altri corrispettivi della concessione.

La Direzione di dogana, gli altri uffici e le altre autorità indicati nel precedente articolo, nell'esprimere il loro parere sulla concessione, possono proporre condizioni per la concessione stessa, nell'interesse dei rispettivi servizi.

Art. 420.

Completata l'istruttoria, od anche durante il corso di essa, dopo l'accertamento dell'ammissibilità della domanda, a norma dell'articolo 416, il capitano di porto ordina la pubblicazione della domanda mediante avviso da affiggersi alla porta dell'ufficio marittimo e da pubblicarsi nel Bollettino ufficiale della colonia o nei giornali cittadini, invitando tutti coloro che possano avervi interesse a produrre alla capitaneria i loro reclami od opposizioni.

L'avviso deve contenere una succinta esposizione della domanda e del progetto delle opere comprese nella concessione; deve indicare i termini non inferiori ai 10 giorni per la presentazione dei reclami od opposizioni, con l'avvertenza che durante detto periodo la domanda e i documenti ad essa relativi restano depositati in capitaneria per l'esame di chiunque possa avere interesse e con la espressa diffida che, decorso detto termine, non sarà tenuto conto di alcun reclamo od opposizione.

Art. 421.

Le opposizioni ed i reclami debbono essere presentati per iscritto, e corredati dai documenti necessari a dimostrarne il fondamento.

Art. 422.

Nel caso di reclami od opposizioni presentati in tempo utile, il capitano di porto accerta se siano fondati e se debbano ritenersi tali da impedire l'ulteriore corso della concessione, ovvero da richiedere speciali modificazioni o limitazioni alla concessione stessa.

Se il capitano di porto ritenga che i reclami e le opposizioni siano tali da far respingere la domanda di concessione o da richiedere l'intervento del Ministero delle colonie, ne riferisce al governatore, con relazione motivata, per gli ulteriori provvedimenti.

Art. 423.

Se le opposizioni siano infondate, o se importino semplici modificazioni della concessione e queste siano accettate dal richiedente ed ammesse dall'autorità marittima, il capitano di porto provvede a norma degli articoli seguenti.

Art. 424.

Ultimata la istruttoria e provveduto alla pubblicazione della domanda, il capitano di porto, coordinando le condizioni proposte dagli altri uffici e tenuto conto, ove ne sia il caso, delle opposizioni e dei reclami riconosciuti fondati a norma del precedente articolo, provvede alla compilazione dello schema dell'atto disciplinare della concessione.

L'atto disciplinare, al quale sono allegati la pianta della località e i disegni delle opere autorizzate, deve contenere:

a) il cognome, nome, paternità e domicilio o residenza del concessionario;

b) la località, la estensione ed i confini dell'area che si concede, con riferimento preciso alle indicazioni della planimetria annessa;

c) l'uso e lo scopo della concessione;

d) il genere, la forma, le dimensioni, la struttura delle opere autorizzate, con riferimento ai disegni relativi;

e) la decorrenza e la durata della concessione;

f) il termine entro il quale il concessionario deve attuare la occupazione, quello nel quale deve aver compiuto le opere autorizzate od imposte, ed i termini per iniziare l'esercizio della concessione e i periodi della interruzione permessa, con le penalità che possono essere imposte;

g) l'annuo canone o gli altri corrispettivi dovuti all'erario della colonia, in dipendenza della concessione e le modalità di pagamento;

h) l'ammontare della cauzione da depositare a garanzia degli obblighi inerenti alla concessione;

i) le condizioni particolari alle quali la concessione è subordinata.

Le condizioni generali alle quali deve sempre intendersi subordinata ogni concessione prevista dall'art. 149 del Codice, a norma del paragrafo 3 del presente capo, possono anche risultare da apposito foglio a stampa, sottoscritto dal concessionario in segno di accettazione e da allegarsi come parte integrante all'atto disciplinare della concessione.

Art. 425.

Salvo le speciali disposizioni che fossero state preventivamente emanate dal Ministero delle colonie, il capitano di porto determina anche l'ammontare del canone annuo o degli altri corrispettivi dovuti dal concessionario all'erario coloniale, nonchè l'ammontare della cauzione relativa, tenuto conto del carattere e dello scopo della concessione, della sua importanza, della superficie o natura dell'area concessa e della entità delle servitù o limitazioni che possono derivarne all'uso pubblico, nonchè delle proposte motivate fatte al riguardo dall'ufficio delle opere pubbliche, a sensi dell'articolo 418.

La determinazione definitiva di detto canone o della cauzione, e di tutte le altre condizioni inerenti alla concessione, resta però sempre subordinata alle decisioni del Ministero delle colonie ed alla conseguente emanazione del decreto di approvazione della concessione stessa a norma dell'art. 432.

Art. 426.

Compilato l'atto disciplinare della concessione, il capitano di porto invita il richiedente a sottoscriverlo in segno di accettazione, e ad eseguire il deposito provvisorio dell'ammontare della cauzione, di una annualità anticipata del canone e della somma necessaria alle spese e tasse inerenti all'atto di concessione.

La sottoscrizione del richiedente viene autenticata alla presenza di due testimoni dal capitano di porto, che rilascia ricevuta provvisoria della somma depositata.

Se il richiedente non provveda agli adempimenti indicati nella prima parte del presente articolo entro il termine assegnatogli, si considera che egli abbia rinunziato alla domanda di concessione, salvo il caso che nel termine stesso egli presenti invece ricorso contro le condizioni proposte nel disciplinare.

Nel caso di ricorso, il capitano di porto provvede allo invio degli atti al Ministero delle colonie per gli ulteriori provvedimenti, a norma dell'articolo seguente.

Art. 427.

Copia autentica dell'atto disciplinare con tutti gli atti ad esso relativi è trasmessa dal capitano di porto, per mezzo del governatore, al Ministero delle colonie, il quale, esaminati gli atti comunicatigli e la relazione del capitano di porto, decide definitivamente sulla concessione o sugli eventuali reclami od opposizioni; e, nel caso di approvazione, provvede alla emanazione del relativo decreto.

Art. 428.

Nel caso di più concorrenti ad una stessa concessione, o di più domande di concessione di una stessa area per usi o scopi diversi, il capitano di porto, tenuto presente il disposto dell'art. 154 del Codice, provvede alle indagini od anche, se ne sia il caso, alla istruttoria preliminare sulle domande, e determina quale di esse debba essere preferita, salvo che creda invece di riferirne preventivamente al Ministero delle colonie nel caso previsto dall'art. 417.

Art. 429.

Nei casi speciali, nei quali non sia possibile determinare la preferenza fra più domande nel modo indicato nell'articolo precedente, e le domande stesse riguardino opere che abbiano identica finalità e importanza, da eseguirsi nella stessa area, il capitano di porto può provvedere alla concessione a mezzo di licitazione privata o di pubblico incanto sulla base del disciplinare stabilito.

La licitazione o l'incanto possono aver luogo in via di aumento sul canone stabilito dalla capitaneria, ovvero, nel caso di esercizio di meccanismi o di opere destinate al servizio pubblico, in via di ribasso sulle tariffe di esercizio.

Art. 430.

Se dall'esame degli atti comunicatigli a norma dei precedenti articoli il ministro delle colonie decida che debbano essere modificati i termini o le condizioni della concessione proposta, o se, nel caso di più concorrenti, ritenga debba essere preferito altro concorrente, trasmette nuovamente gli atti al capitano di porto, per mezzo del governatore, per gli ulteriori provvedimenti.

Art. 431.

La decisione del capitano di porto, che respinge una domanda di concessione, vien fatta constare mediante dichiarazione motivata, a tergo della domanda stessa.

Art. 432.

Il decreto del ministro, che approva la concessione, vien trasmesso al capitano di porto, il quale, dopo le registrazioni prescritte, il versamento definitivo della cauzione, delle rate di canone e degli altri diritti dovuti, mette il concessionario nel possesso del bene demaniale o della zona di mare concessa, redigendone verbale.

La consegna, in contraddittorio del concessionario, ha luogo a cura del capitano di porto o di un ufficiale di porto da lui delegato, e con l'intervento, se necessario, di un funzionario dell'ufficio delle opere pubbliche.

Art. 433.

L'originale dell'atto di concessione, con la domanda, i disegni e documenti relativi, e con la copia del decreto ministeriale di approvazione, è conservato nell'archivio della capitaneria di porto, che ne prende nota in apposito registro e ne rilascia copia al concessionario, previo il pagamento dei diritti relativi.

Art. 434.

Altra copia od estratto dell'atto di concessione e dei piani o disegni annessi, vien rimessa, ove occorra, dalla capitaneria all'ufficio di porto dipendente, nonchè al competente ufficio del genio civile, quando si tratti di opere o lavori che implichino speciale vigilanza tecnica da parte dell'ufficio stesso.

Art. 435.

Avvenuta la consegna, a norma dell'art. 432, il capitano di porto provvede alla liquidazione delle spese e dei diritti inerenti alla concessione ed alla conseguente liquidazione dei depositi all'uopo effettuati dal concessionario, a norma degli articoli 411 e 426.

Art. 436.

La revocazione delle concessioni, nei casi previsti dall'articolo 150 del codice, ha luogo previo avviso del capitano di porto o del governatore, sentita la parte interessata.

Art. 437.

La determinazione del rimborso previsto nel caso di revocazione per i motivi indicati nella lettera *a)* del predetto articolo 150, è fatta dal capitano di porto con l'assistenza dell'ufficio delle opere pubbliche e con le norme stabilite dall'articolo 413.

Art. 438.

La risoluzione della concessione, nei casi previsti dall'articolo 156 del codice, è decretata dal Ministero delle colonie, su rapporto motivato del capitano di porto, e sentito l'avviso del governatore.

§ 2. — Contratti di concessione speciale.

Art. 439.

Chiunque intenda ottenere nei beni di demanio pubblico marittimo o nei mari della colonia una concessione speciale a senso dell'articolo 151 del codice, deve farne domanda al Ministero delle colonie, direttamente o per mezzo della capitaneria di porto, specificando gli obblighi speciali che l'amministrazione dovrebbe assumere.

Sulle domande il capitano di porto, direttamente od a richiesta del Ministero delle colonie, provvede alle informazioni e indagini preliminari, e ne riferisce con parere motivato al Ministero predetto per le ulteriori disposizioni a norma dell'articolo 418.

Art. 440.

In base alle speciali istruzioni del Ministero, il capitano di porto provvede all'ulteriore istruttoria sulla domanda, e alla sua pubblicazione a norma degli articoli 418 e seguenti

In luogo dell'atto disciplinare della concessione il capitano di porto redige un progetto di contratto che, sottoscritto dal richiedente in segno di accettazione preventiva, vien trasmesso per mezzo del governatore al Ministero delle colonie per l'esame e per l'autorizzazione alla stipulaziane del contratto definitivo. (771).

Art. 441.

Ottenuta l'autorizzazione prevista dal precedente articolo, il capitano di porto procede alla stipulazione dell'atto in rappresentanza dell'amministrazione nei confronti del concessionario.

Copia autentica del contratto stipulato dal capitano di porto è trasmessa al Ministero delle colonie, per l'emissione del decreto di approvazione, a norma ed agli effetti degli articoli 427 e 432. (771).

Art. 442.

I contratti di concessione speciale, stipulati a norma dei precedenti articoli, sono conservati nell'archivio dalla capitaneria di porto ed annotati in apposito registro, e se ne rilascia copia al concessionario ed agli altri uffici interessati, in analogia a quanto è disposto dall'articolo 434.

Art. 443.

Per le spese inerenti all'istruttoria e alla stipulazione del contratto per la liquidazione di esso e del diritto dovuto all'erario e per le modalità della consegna, si applicano le stesse norme stabilite per le ordinarie concessioni marittime.

§ 3. — Condizioni generali delle concessioni.

Art. 444.

Ogni concessione si intende fatta unicamente nei limiti dei diritti che competono al pubblico demanio su quanto è oggetto della concessione medesima, ed il concessionario deve tenere indenne l'amministrazione da ogni azione che possa esserle intentata da terzi per effetto della concessione. (785).

Art. 445.

Scaduto il termine della concessione, questa si intende cessata di pieno diritto senza che occorra alcun speciale diffidamento o costituzione di mora, e senza che dal concessionario si possano invocare usi o consuetudini per continuare nel godimento della concessione.

Il concessionario è obbligato, almeno tre mesi prima della scadenza, ad avvertirne per iscritto la capitaneria o l'ufficio di porto, perchè possa trovarsi pronto a ricevere in riconsegna la zona concessa. (787).

Art. 446.

Il canone stabilito dall'atto di concessione deve essere sempre pagato anticipatamente alle scadenze rateali stabilite dall'atto stesso.

Esso viene corrisposto alla capitaneria di porto, che provvede al suo versamento allo erario, con le norme vigenti in colonia.

Il concessionario è tenuto al pagamento del canone anche se non usufruisce in alcuna parte dell'area concessagli. (789).

Art. 447.

Se il pagamento del canone è ritardato oltre un mese dalla scadenza, l'autorità marittima può far dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione, a norma dell'art. 150 del Codice, con riserva di ogni azione per danni e interessi e per le conseguenti spese. (790).

Art. 448.

Le aree concesse sono assunte in consegna del concessionario nei modi e termini stabiliti dall'art. 432.

Appena avvenuta la consegna, ed entro il termine stabilito dalle condizioni speciali dell'atto di concessione, il concessionario deve iniziare e compiere le opere stabilite e intraprendere l'esercizio della concessione, che non può essere interrotto o sospeso per un intervallo di tempo maggiore di quello consentito. (791).

Art. 449.

Il concessionario è direttamente responsabile verso l'amministrazione dello esatto adempimento degli obblighi ed oneri assunti, e verso i terzi di ogni danno cagionato nell'esercizio della concessione. (792).

Art. 450.

L'esercizio della concessione si intende sempre particolarmente soggetto alle discipline in vigore per la polizia dei porti e delle spiaggie e compete direttamente agli ufficiali ed agenti delle capitanerie di vigilarne ed esigerne la piena ed esatta osservanza.

Il concessionario è inoltre obbligato ad osservare le disposizioni in materia di servizio militare e doganale ed ogni altra impartita nell'interesse pubblico. (793).

Art. 451.

Il concessionario deve lasciare libero l'accesso sulle aree concessegli e negli stabilimenti erettivi agli ufficiali ed agenti della capitaneria di porto, e ad ogni altro agente di amministrazione governativa, che possa avervi interesse per ragioni del proprio servizio. Eguale diritto compete ai funzionari ed agenti dell'ufficio delle opere pubbliche, al quale è devoluta la speciale vigilanza tecnica sulla costruzione e sull'esercizio delle opere murarie e manufatti, previsti dall'atto di concessione. (795, 797).

Art. 452.

La concessione non fa acquistare al concessionario alcuna ragione di privilegio o di preferenza per l'uso delle altre parti di mare, di lido o di spiaggia o loro attinenze, e in genere delle altre zone ed opere non comprese entro i limiti della concessione. (796).

Art. 453.

Nel caso di decadenza, il concessionario, oltre agli obblighi previsti dall'art. 157 del Codice, deve soddisfare il canone stabilito per tutta l'annata in corso. (800).

Art. 454.

Salvo quanto è disposto dagli articoli 424 e 4 6, il concessionario

deve garantire mediante cauzione la esatta osservanza degli obblighi assunti. L'ammontare della cauzione è stabilito dal relativo disciplinare. (801).

Art. 455.

L'atto di concessione non ha nessun effetto nei rapporti dell'amministrazione, fino a quando non sia stato approvato col decreto Ministeriale previsto dall'art. 427. (805).

§ 4. — Autorizzazione.

Art. 456.

Le autorizzazioni, indicate nell'art. 152 del Codice, debbono risultare da speciale licenza rilasciata dall'autorità marittima, su domanda dell'interessato, e nella quale sono determinati:

a) il luogo, la estensione ed i confini dell'area, della quale viene permessa la occupazione;

b) la natura della occupazione e le opere provvisorie permesse;

c) la durata della licenza;

d) l'ammontare complessivo del canone, dovuto all'erario della colonia;

e) le condizioni particolari, alle quali è subordinata la licenza;

f) il nome, cognome e domicilio o la residenza del concessionario;

g) l'ammontare della cauzione o del deposito eventualmente stabilito dall'autorità marittima in garanzia dello sgombro, previsto dall'art. 152 del Codice.

L'ammontare del canone è sempre pagato anticipatamente per tutta la durata della licenza. (761 e 780).

Art. 457.

Prima di concedere l'autorizzazione, il capitano od ufficiale di porto chiede, per quanto lo riconosca necessario, i pareri delle autorità indicate nell'art. 418.

È in facoltà dell'autorità marittima di esigere che la domanda sia corredata dal piano della località, analogamente a quanto è prescritto dall'art. 413.

Art. 458.

Nel caso di più richiedenti la medesima autorizzazione, l'autorità marittima applica le disposizioni dell'art. 154 del Codice. Sugli eventuali reclami decide in via definitiva il capitano di porto capo della circoscrizione marittima.

Art. 459.

Le licenze di autorizzazione sono conservate nell'archivio della capitaneria o dell'ufficio di porto, che ne prende nota in apposito registro e ne rilascia copia all'interessato. (782).

Art. 460.

Per le modalità di consegna, per il deposito e la liquidazione delle spese inerenti al rilascio dell'autorizzazione, sono applicabili le disposizioni degli articoli 414, 432 e 435.

Art. 461.

Alle autorizzazioni rilasciate dai capitani e dagli ufficiali di porto, oltre le disposizioni dell'art. 152 del Codice, sono applicabili le condizioni generali previste dagli articoli 441, 443 a 452 in mataria di concessioni.

§ 5. — Disposizioni particolari per occupazione di aree per pubblici servizi.

Art. 462.

Qualsiasi occupazione di beni del pubblico demanio marittimo o dei mari della colonia per impianti od opere inerenti a pubblici servizi richiesti dalle competenti Amministrazioni pubbliche, deve sempre essere preventivamente stabilita con la capitaneria di porto, la quale deve prescrivere le norme necessarie, nello interesse della navigazione, del commercio e delle industrie marittime.

Nel caso di contestazione decide definitivamente il governatore.

Art. 463.

Le concessioni accordate ad enti pubblici od a privati per impianto od esercizio di opere destinate all'uso pubblico o di pubblica utilità, sempre quando il concessionario non ritragga alcun lucro dalla concessione, sono soggette al pagamento di un canone minimo, per semplice riconoscimento del carattere demaniale delle zone concesse. (811).

§ 6. — Estrazione di arene, ghiaie ed altri materiali dal litorale.

Art. 464.

Con speciali ordinanze dei capitani di porto, capi delle circoscrizioni marittime, approvate dal governatore, sono determinate le località del litorale, nelle quali è consentita la libera estrazione delle arene e ghiaie e delle alghe marine, entro i limiti e con le modalità stabilite dalle ordinanze medesime.

Art. 465.

Fuori delle zone e località indicate nelle ordinanze, previste nel precedente articolo, è vietata la estrazione di arene, di ghiaia, di alghe e di qualsiasi altro materiale dal litorale, entro i limiti del pubblico demanio marittimo, a chiunque non sia munito di speciale autorizzazione o di atto di concessione dell'autorità portuaria.

Art. 466.

Quando si tratti di estrazioni di carattere temporaneo e per una quantità limitata di materiale, il permesso dell'autorità marittima può risultare da semplice autorizzazione, a norma dell'art. 152 del Codice e del paragrafo 4 del presente capo, subordinata al pagamento di un diritto fisso o proporzionale alla quantità e qualità del materiale estratto, e con speciali condizioni e limitazioni, richieste dalla tutela del buon regime delle zone ed opere marittime e delle opere e proprietà pubbliche e private contigue.

Art. 467.

Nella compilazione delle ordinanze previste dall'art. 464 e nel rilascio delle concessioni ed autorizzazioni contemplate dagli articoli 465 e 466, i capitani e gli ufficiali di porto chiedono, quando ne sia il caso, il parere dello ispettorato delle opere pubbliche in colonia.

CAPO III.

Polizia amministrativa e sicurezza dei porti

§ 1. — Disposizioni generali.

Art. 468.

In base alle disposizioni del Codice e del presente regolamento i capitani di porto possono emanare, per ciascuno dei porti di maggiore importanza della rispettiva circoscrizione, particolari regolamenti, da approvarsi dal governatore, per determinare:

a) la ripartizione dello specchio interno del porto in zone o andane, riservate allo stazionamento ed allo accosto delle navi, e la conseguente ripartizione ed utilizzazione delle calate, dei moli e ponti d'imbarco e di sbarco, a seconda del tipo e della stazza e immersione delle navi, della natura del carico e delle operazioni che debbono eseguirsi;

b) i luoghi rispettivamente destinati allo imbarco, sbarco o trasbordo delle merci, dei passeggeri e delle zavorre;

c) i luoghi assegnati per lo stazionamento ordinario dei galleggianti addetti ai servizi del porto, delle navi in disarmo, e dei depositi galleggianti, tenuto conto delle disposizioni dell'art. 172 del Codice;

d) la ripartizione e designazione delle calate e zone portuarie, nelle quali può essere consentita la sosta o il temporaneo deposito delle merci sbarcate o da imbarcare, con le norme e tasse di sosta e occupazione, giusta il disposto dell'art. 501;

e) le norme e tariffe per l'uso delle boe da ormeggio e da tonneggio, e per lo esercizio delle grue, mancine ed altri meccanismi fissi e mobili di proprietà privata, tenuti presenti gli articoli 162 del Codice e 470 e 504 del presente regolamento;

f) i luoghi riservati alle operazioni di carenaggio o di alaggio, ed ai lavori di costruzione, riparazione e raddobbo delle navi e dei galleggianti, al tiro in terra dei galleggianti delle varie categorie, con le norme e limitazioni relative;

g) le norme e tariffe per il servizio di imbarco, di sbarco o di trasbordo delle merci e per le operazioni di stivaggio a bordo delle navi;

h) le norme e tariffe speciali per l'imbarco dei passeggeri e dei loro bagagli, e per il loro trasporto nell'ambito del porto e sue adiacenze, per le operazioni di facchinaggio a bordo delle navi e nel porto;

i) le norme e tariffe per il noleggio ed uso dei galleggianti addetti alle operazioni di imbarco, di sbarco, trasbordo e deposito delle merci, o adibiti a lavori e servizi di qualunque natura, e per l'impiego di mezzi e ordegni ad uso delle navi e delle operazioni e lavori a queste inerenti;

k) le norme speciali per lo imbarco, sbarco ed eventuale deposito delle merci pericolose;

l) le disposizioni e tariffe speciali inerenti al servizio di rimorchio, ed a quello di pilotaggio, tenendo presenti le norme indicate dal capo V di questo titolo;

m) tutto quanto concerne, in genere, l'ordinamento, la polizia amministrativa e tecnica e la sicurezza del porto. (812).

Art. 469.

Nella designazione delle località destinate all'imbarco e sbarco delle merci e dei passeggeri, i capitani di porto provvedono di concerto con l'ufficio doganale. (813).

Art. 470.

Le regole e tariffe per l'uso delle boe, grue ed altri meccanismi di proprietà governativa, quando il servizio non sia dato in appalto mediante concessione od autorizzazione a norma degli articoli 149 e 152 del Codice, sono stabilite dal capitano di porto, previ accordi con l'ufficio del genio civile nei riguardi tecnici del loro esercizio.

Art. 471.

Nei porti di minore importanza, pei quali non occorrono speciali regolamenti, a norma dell'art. 468, il capo dell'ufficio di porto procede a regolare i servizi, a seconda delle esigenze locali ed in base alle facoltà derivanti dagli articoli 162 e seguenti del Codice.

Dove occorrano speciali ordinanze, queste debbono essere emanate dall'ufficiale di porto capo del compartimento, e se esse abbiano carattere generale, debbono essere autorizzate ed approvate dal capitano di porto capo della circoscrizione. (814).

§ 2. — Movimento e stazionamento delle navi.

Art. 472.

I capitani e gli ufficiali di porto regolano l'ordine di entrata e quello di uscita delle navi dai porti, bacini e darsene, e autorizzano e dispongono i loro movimenti. I capitani delle navi sono obbligati ad eseguire gli ordini ricevuti dal capo dell'ufficio di porto, sia direttamente, sia per mezzo dei suoi dipendenti, rimanendo però responsabili di ogni conseguenza derivante dalle loro manovre. (815).

Art. 473.

Le navi, che all'arrivo in un porto non possano direttamente ancorarsi od ormeggiarsi nel luogo loro assegnato dalla autorità marittima, debbono sostare nell'antiporto od in altra zona a ciò designata dalla predetta autorità, in modo da non impedire la libera entrata ed uscita delle altre navi. (816).

Art. 474.

Nei casi previsti dall'art. 165 del Codice, le navi debbono scaricare le armi e sbarcare le munizioni nel logo designato dall'ufficio di porto. (818).

Art. 475.

Salvo casi di assoluta necessità, nessuna nave può affondare le ancore nei punti riservati al passaggio delle altri navi.

Ogni qualvolta sia necessario o quando ciò sia richiesto dall'autorità marittima, le ancore debbono essere munite delle rispettive grippie e gavitelli per poter essere facilmente salpate. (819)

Art. 476.

Alle navi ormeggiate nel posto loro designato dall'ufficio di porto, può essere assegnato un diverso posto di ancoraggio o di ormeggio, a giudizio dell'ufficio stesso. (820).

Art. 477.

In tutti i movimenti eseguiti per prendere o cambiare ormeggio per entrare in bacino o per uscirne, per essere tirata sopra uno scalo, la nave deve tenere alzata la bandiera, ed il capitano od il secondo deve sempre trovarsi a bordo. (821).

Art. 478.

Le navi non possono essere assicurate che agli anelli, alle colonne od alle altre prese di ormeggio, poste sulle calate e sui moli di sbarco, od alle boe e gavitelli, destinati ad uso di ormeggio.

A ciascuna presa di ormeggio ed alle boe non possono essere ormeggiate navi in numero o di stazza maggiore del massimo, determinato dall'ufficio di porto, tenuto conto della forza di resistenza della boa o della presa.

Il capitano di una nave non può rifiutarsi di ricevere un cavo nè di allentare i propri ormeggi, quando ciò possa agevolare il movimento delle altre navi, a giudizio dell'autorità marittima. (822-824).

Art. 479.

Salvo particolari ordinamenti e disposizioni dell'autorità marittima, è permesso alle navi in armamento di tenere accesi a bordo lumi, che siano chiusi in fanali, e fuochi, che siano contenuti in recipienti metallici o murati.

È vietato l'uso di fuochi a bordo delle navi in disarmo, che abbiano un solo guardiano. (825).

Art. 480.

I fuochi possono essere accesi solo durante le ore di giorno.

Se per ragioni particolari il capitano chiegga di tenere a bordo fuochi anche durante le ore notturne o lumi che non siano chiusi in fanali, l'ufficio di porto può autorizzarlo prescrivendo, ove creda, la condizione che la nave sopporti le spese di una vigilanza speciale, da esercitarsi dagli agenti della capitaneria.

L'uso dei fuochi per suffumigi a bordo o per le operazioni di carenaggio è subordinato a speciale permesso dell'ufficio di porto, che designa il luogo e l'ora per tali operazioni e prescrive le precauzioni necessarie, l'osservanza delle quali è vigilata a spese del richiedente dagli agenti della capitaneria. (826-828).

Art. 481.

La particolare vigilanza dell'ufficio di porto sullo esatto adempimento delle prescrizioni, stabilite dai precedenti articoli, può essere effettuata anche a mezzo di ronde notturne. (830).

Art. 482.

Il provvedimento d'ufficio, previsto dall'art. 167 del Codice, è esteso anche ai casi nei quali manchi a bordo il personale necessario ad eseguire la manovra, e quando il capitano non provveda immediatamente a completarlo. In tal caso l'ufficiale di porto provvede mediante personale da esso designato, a spese della nave, senza pregiudizio dell'azione penale o disciplinare a carico del capitano.

Le spese occorse per la manovra sono a carico della nave e liquidate mediante nota dell'ufficio di porto, resa esecutoria dal giudice regionale. (829).

Art. 483.

Prevedendosi temporali, tutte le navi debbono rinforzare gli ormeggi e prendere quelle precauzioni, che sono prescritte dall'ufficio di porto. (831).

Art. 484.

Le operazioni di trasbordo di merci da una ad altra nave debbono essere compiute fuori delle calate di accosto, e nei luoghi a ciò destinati dall'ufficio di porto e in modo da non ostacolare il lavoro di carico o scarico delle altre navi.

L'ufficio di porto può autorizzare le navi a rimanere al loro posto, anche durante le operazioni di trasbordo, quando lo stato delle calate permetta di avvicinare le navi stesse bordo a bordo senza pregiudizio delle altre. (832).

Art. 485.

Le navi ormeggiate perpendicolarmente alle calate debbono avere, oltre un'àncora in mare, almeno due ormeggi sulle calate, ovvero sulle navi della fila precedente, se sono ormeggiate in seconda fila, sempre quando il regolamento speciale del porto non stabilisca norme diverse. Gli uffici di porto possono sempre esigere che le navi abbiano due ancore in mare. (833).

Art. 486.

Nessuna nave o galleggiante può essere costruito, tirato a terra o demolito nel perimetro del porto e sue adiacenze se non nei luoghi a ciò destinati e con tutte le precauzioni stabilite dagli uffici di porto. (834).

§ 3. — Imbarco e sbarco delle merci e dei passeggeri.

Art. 487.

Per provvedere alle operazioni di imbarco e di sbarco dei passeggeri e delle merci le navi devono accostarsi, dovunque sia possibile, alle calate, ai moli o pontili a ciò destinati, nei punti e secondo i turni stabiliti dall'ufficio di porto.

Se dette operazioni debbano compiersi per mezzo di battelli o di chiatte od altri galleggianti, l'ufficio di porto provvede affinchè esse si compiano con la maggior comodità e sicurezza possibile, e col maggior risparmio di tempo e di spesa per i passeggeri e per il commercio, tenuto presente il disposto degli articoli 467 e 469 e le disposizioni speciali relative all'ordinamento del porto. (835).

Art. 488.

In applicazione delle facoltà indicate all'articolo 468, i capitani di porto stabiliscono, mediante apposite ordinanze approvate dal governatore per ciascuno dei porti compresi nella rispettiva circoscrizione, le condizioni speciali di esercizio dei battelli e galleggianti destinati al trasporto locale dei passeggeri, le tariffe di noleggio e di imbarco e sbarco dei passeggeri e dei loro bagagli.

Copia dell'ordinanza e delle tariffe deve essere affissa nei punti di imbarco e di sbarco ed ogni barcaiuolo deve sempre tenerla a bordo per presentarla ad ogni richiesta. (836).

Art. 489.

La licenza di barcaiuolo e di conduttore dei galleggianti pel servizio dei porti, rilasciata a norma dell'art. 187 del Codice, non conferisce ai titolari alcun privilegio per lo imbarco e sbarco dei passeggeri o delle merci, restando sempre liberi i capitani ed armatori delle navi ed i negozianti interessati di provvedere con mezzi propri o con mezzi da essi noleggiati, salvo quanto è disposto dagli ordinamenti speciali dei porto, previsti dall'art. 468. (836)

Art. 490.

I capitani di porto possono sempre assegnare un limite al numero delle barche, chiatte, pontoni ed altri galleggianti da ammettersi nei porti della rispettiva circoscrizione, al fine di evitare che sia soverchiamente ingombrato lo spazio.

Oltre i provvedimenti previsti dall'art. 534 per i galleggianti da demolire e da riparare, possono sempre disporre che siano allontanati dai porti, o sottoposti a tassa speciale per occupazione di spazio acqueo, i galleggianti che per qualsiasi motivo si trovino al disarmo e non siano posti a disposizione del traffico e dei servizi del porto. (838).

Art. 491.

Nelle operazioni di caricamento o di scarico delle merci deve essere sempre lasciato libero, lungo le calate, i moli e i pontili a ciò destinati, lo spazio necessario alla circolazione delle persone.

Quando occorra di lasciare temporaneamente depositata una parte delle merci, queste devono essere collocate nei punti a ciò destinati dall'autorità marittima, con l'applicazione, se ne sia il caso, dei diritti stabiliti dall'art. 501. (839).

Art. 492.

Nelle operazioni di scaricamento delle merci è vietato di gettarle dal bordo sulla calata, dovendo essere trasportate a spalla d'uomo o per mezzo delle grue e dei meccanismi a ciò destinati.

Per lo sbarco ed imbarco dei materiali pesanti devesi provvedere che il coronamento e il pavimento delle calate siano guarniti delle occorrenti difese di legno.

Nel caso di danni alle calate e opere portuarie, si applica il disposto dell'art. 174 del Codice. (840).

Art. 493.

Quando occorra di caricare o scaricare o trasbordare materiali sciolti come sabbia, ghiaia, terra, carbone, debbono essere osservate le speciali precauzioni stabilite dall'ufficio di porto per impedire la caduta di materiale in mare, e le operazioni sono sottoposte, occorrendo, a speciale vigilanza da parte dell'ufficio stesso, a spese della nave. (841).

Art. 494.

Le navi, che si servono di tavole di passaggio o di tavoloni e di ponti volanti da sbarco, debbono collocarli in modo da non ingombrare, nè oltrepassare la linea delle colonne d'ormeggio.

Ogni giorno, al termine del lavoro d'imbarco o di sbarco, le tavole di passaggio, le scale, i cesti e tutti gli oggetti mobili adope-

rati nelle operazioni, debbono essere ritirati e trasportati fuori dello spazio compreso tra la sponda della calata e le colonne d'ormeggio e di quello destinato alla libera circolazione.

I carri e carretti debbono sostare sulle calate solo il tempo strettamente necessario per le operazioni.

Il capitano prima di allontanarsi dalla calata deve far pulire lo spazio già occupato dalla mercanzia imbarcata o sbarcata dalla sua nave. (842, 843, 845).

Art. 495.

Il caricamento o lo scarico delle navi accostate od affiancate alle calate deve essere condotto a termine entro il tempo massimo stabilito dall'ufficio di porto, il quale può, nei casi di forza maggiore, concedere la proroga necessaria.

Nel caso che sia richiesto dalle condizioni speciali del porto e da prevalenti interessi d'ordine generale, il capitano di porto può anche stabilire, mediante ordinanza approvata dal governatore, il quantitativo massimo quotidiano d'imbarco o di sbarco per ogni nave, tenuto conto della qualità della merce in relazione ai mezzi disponibili per il suo movimento e deposito.

In caso d'urgente necessità o per motivi di interesse generale del commercio, il capitano o l'ufficiale di porto può anche far sospendere le operazioni in corso a bordo di una nave, per far luogo all'accosto di altra nave, che debba effettuare con precedenza operazioni di sbarco o di carico. (841).

Art. 496.

Nei bacini e nelle darsene commerciali *(docks)* gli uffici di porto, oltre l'ingerenza prevista dall'art. 160 del Codice, regolano l'entrata e l'uscita delle navi. (846).

§ 4. — Zavorre.

Art. 497.

A norma degli articoli 160 e 171 del Codice, compete ai capitani di porto, sentito, ove occorra, il parere del genio civile, di formare e pubblicare, per i singoli porti della rispettiva circoscrizione, i regolamenti per il maneggio della zavorra, determinando i luoghi e modi d'imbarco, di sbarco e di deposito e le cautele relative, le norme per le domande e i permessi di inzavorramento, la tariffa delle zavorre ed ogni altro provvedimento opportuno. (848).

Art. 498.

Nei porti, dove l'autorità marittima lo riconosca necessario, può essere stabilito sulle calate e sui moli od in altre zone un deposito permanente di zavorra, al fine di assicurare in ogni caso la fornitura alle navi.

L'appalto del deposito viene aggiudicato dall'autorità marittima al pubblico incanto, od a trattativa privata, previa autorizzazione del governatore, alle condizioni stabilite dal relativo capitolato di oneri.

All'aggiudicatario può essere conferito l'esclusivo diritto del deposito permanente di zavorra in porto per tutta la durata dell'appalto, senza pregiudizio della libertà di inzavorramento diretto da parte delle navi. (847).

§ 5. — Imbarco e sbarco di materie pericolose.

Art. 499.

Per l'imbarco e sbarco delle materie pericolose nei porti vengono osservate le disposizioni generali e speciali vigenti al riguardo, a norma degli articoli 261, 262, 474 e 503, e quelle particolari stabilite dai regolamenti e ordinamenti di ciascun porto.

§ 6. — Polizia delle calate ed opere marittime.

Art. 500.

Al servizio d'illuminazione dei fari e dei fanali lungo le coste della colonia e a quello di vigilanza e polizia sui segnalamenti marittimi, provvedono le capitanerie e gli uffici di porto, alla diretta dipendenza del Ministero delle colonie, con le speciali norme stabilite (R. decreto 25 maggio 1913, n. 559). (859).

Art. 501.

Nei porti, nelle darsene ed altre stazioni marittime, dove lo si riconosca necessario, la sosta ed il deposito temporaneo delle merci sulle calate, sui moli e nelle zone del porto durante le operazioni di imbarco e di sbarco sono regolati mediante speciale ordinanza del capitano di porto, e norma dell'art. 468, con la quale può essere stabilito:

a) le zone di calata e i punti del porto, che debbono essere riservati alla libera circolazione;

b) le altre zone ed aree, nelle quali può essere consentita una sosta temporanea alle merci, durante le operazioni di carico e scarico, per il tempo a ciò necessario permesso dall'autorità marittima;

c) i termini per la sosta gratuita di dette merci nelle varie località e zone del porto e quello per la sosta delle merci sulle calate portuarie, con la conseguente applicazione dei diritti speciali di sosta nelle varie località e nei periodi successivi;

d) le altre zone del porto, dove possono essere consentiti depositi veri e propri di merci, mediante autorizzazioni, a norma dell'art. 152 del Codice. (860, 861).

Art. 502.

Ogni deposito di merci sulle calate, sui moli e sulle zone portuarie senza autorizzazione dell'autorità marittima, oltre il provvedimento previsto dall'art. 175 del Codice, può dar luogo all'accertamento della contravvenzione a norma dell'art. 407 dello stesso Codice.

Art. 503.

Nell'ambito del porto è vietata qualsiasi occupazione o lavoro, che possa recare danno alle calate ed opere portuarie ed al buon regime acqueo del porto.

Nel caso di infrazione l'autorità marittima, oltre ad applicare le relative penalità, provvede, quando sia il caso, al risarcimento del danno, a norma dell'art. 174 del Codice e 186 del presente regolamento. (864-865).

§ 7. — Occupazione di spazio acqueo nei porti.

Art. 504.

Il collocamento di boe d'ormeggio e di tonneggio nei porti e nelle rade è subordinato ad autorizzazione delle capitanerie e degli uffici di porto, previo il consenso del Ministero delle colonie, con le norme e l'applicazione del canone annuo stabilito dal detto Ministero.

L'istruttoria e le proposte su tali autorizzazioni sono di competenza del capitano di porto capo della circoscrizione marittima. (869).

Art. 505.

Negli ordinamenti locali previsti dall'art. 468 sono determinate le zone acquee e le norme speciali per i depositi galleggianti, per stazioni di navi in disarmo o per l'immersione di legnami, col pagamento di un canone a favore dell'erario coloniale. (867).

Art. 506.

Nei casi previsti dall'art. 173 del Codice, se i proprietari non

adempiano alla ingiunzione di estrazione nel termine stabilito, e se la estrazione sia stata fatta d'ufficio, la capitaneria o l'ufficio di porto possono ingiungere ai proprietari della nave il pagamento della differenza tra il valore realizzato con la vendita delle cose abbandonate e le spese occorse per lo sgombro. La nota di dette spese è resa esecutiva dal giudice regionale. (871).

§ 8. — Incendi nei porti.

Art. 507.

In caso d'incendio sui moli o sulle calate del porto o nelle zone adiacenti ad esso, i capitani delle navi debbono riunire i loro equipaggi a bordo e provvedere a quanto è indispensabile per la loro sicurezza, tenendosi pronti ad eseguire tutti i provvedimenti di precauzione ordinati dall'autorità portuaria. (872).

Art. 508.

Se l'incendio si manifesta a bordo, il capitano deve darne immediatamente avviso all'ufficio di porto. Il capo dell'ufficio, in qualunque modo informato del pericolo, prende la direzione dei soccorsi e, valendosi delle facoltà concessegli dagli articoli 190 e 200 del Codice, richiede il concorso dei rimorchiatori, degli equipaggi delle navi ancorate, delle persone della gente di mare e di tutti i lavoranti del porto, richiedendo, se ne sia il caso, la cooperazione di Regie navi presenti, ed avvisa l'autorità politica locale. (873).

Art. 509.

Le merci facilmente infiammabili non possono restare depositate sulle calate, sui moli o pontili durante la notte, fuori dei luoghi a ciò specialmente destinati dall'autorità marittima.

Quando per circostanze imperiose sia permessa la sosta di tali merci sulle calate durante la notte, esse debbono essere continuamente vigilate a spese dei proprietari. La stessa speciale vigilanza deve essere esercitata durante la notte, anche quando le merci o materie pericolose si trovino a bordo delle navi o dei galleggianti ancorati nella zona assegnata. (874).

§ 9. — Canali e rivi che sboccano nei porti. Disposizioni speciali.

Art. 510.

Per la costruzione dei muri di sponda lungo i canali e rivi, che sboccano in un porto, l'ufficio delle opere pubbliche in colonia, d'accordo con l'autorità portuaria, prescrive le norme necessarie, a seconda della natura dei luoghi e della importanza del corso d'acqua nella massima piena e delle esigenze delle località attraversate e del porto, nel quale sbocca. (876-884).

Art. 511.

Nella esecuzione dei lavori, l'ufficio delle opere pubbliche prescrive inoltre, d'accordo con l'ufficio di porto, le norme speciali per il deposito dei materiali, per il carico ed asportazione delle terre provenienti dalle escavazioni e spurghi dei ristalli e fosse di espurgazione e per le costruzioni stabili o provvisorie, affinchè non si abbiano interrimenti nell'alveo e conseguenti danni nel porto. (885).

Art. 512.

Il governatore, sull'avviso dell'autorità portuaria e dell'ufficio delle opere pubbliche, può dispensare i proprietari dall'obbligo dei muri di sponda, disposti all'art. 176 del Codice, nei casi in cui, per la natura o l'importanza del corso d'acqua, i muri di sponda non siano assolutamente necessari. Qualora invece le opere da eseguire siano di notevole importanza e di speciale interesse pubblico, il governatore può disporre che le opere siano eseguite a cura della pubblica amministrazione, chiedendo ai proprietari fronteggianti il concorso nelle spese in proporzione di quelle che ciascuno di essi avrebbe sopportato per la osservanza del disposto dell'art. 176 del Codice.

Art. 513.

Per le opere ordinate ai proprietari, e che non siano state da costoro eseguite nel termine della relativa ingiunzione, vien provveduto d'ufficio a cura della pubblica amministrazione. La nota delle spese, vidimata dall'autorità portuaria, è resa esecutiva dal giudice regionale.

Art. 514.

È vietato ai proprietari fronteggianti di versare o depositare nell'alveo dei canali o rivi, che sboccano in un porto, terre, detriti od altro materiale o di farvi escavazioni o variazioni di sorta, che alterino il regime del corso, senza avere conseguito il preventivo permesso, prescritto dall'art. 147 del Codice. (886).

Art. 515.

Le innovazioni previste dal precedente articolo, che siano riconosciute ammissibili dall'autorità marittima, possono esser regolate mediante atto di concessione od autorizzazione, a norma degli articoli 149 o 152 del Codice, alla condizione che il concessionario tenga indenne l'Amministrazione da qualsiasi azione dei terzi per effetto delle innovazioni predette.

Eguale provvedimento occorre per l'apertura o l'esercizio di cave di pietra, o per lavori di escavazione o dissodamento di qualche importanza nel perimetro di bacini che versino le acque in un porto. (887).

Art. 516.

Le attribuzioni di polizia di porti, affidate all'autorità marittima, a norma dell'art. 160 del Codice, si estendono anche alla vigilanza sulla esecuzione delle disposizioni indicate nei precedenti articoli. Per la vigilanza ordinaria le capitanerie e gli uffici di porto possono chiedere il concorso dei funzionari tecnici dello ispettorato delle opere pubbliche in colonia.

I funzionari e gli agenti incaricati della vigilanza hanno diritto di attraversare i beni privati. In caso di rifiuto od opposizione i proprietari possono essere condannati ad una multa fino a lire trecento. (890).

Art. 517.

Nulla è mutato alle disposizioni vigenti in colonia per i lavori pubblici, inerenti al regime dei fiumi e corsi d'acqua.

CAPO IV.

Dei galleggianti esenti dalle carte di bordo

§ 1. — Iscrizione e passaggi di proprietà. Disposizioni generali.

Art. 518.

Le barche ed i galleggianti addetti al servizio dei porti e delle spiaggie, che a norma dell'art. 40 del Codice sono esenti dall'obbligo delle carte di bordo, debbono essere inscritti in appositi registri, tenuti dall'autorità marittima, e muniti di licenza rilasciata dalla capitaneria o dall'ufficio di porto d'iscrizione, a norma delle disposizioni stabilite dai seguenti articoli. (899-900).

Art. 519.

In ogni capoluogo di circoscrizione e di compartimento marittimo, ed anche negli uffici circondariali e locali di porto a ciò autorizzati dal capo della circoscrizione, è tenuto un registro, conforme al mo-

dello stabilito, per iscrivervi tutte le barche e i galleggianti locali. La iscrizione è determinata dal luogo di esercizio o dove prevalentemente staziona il galleggiante. Nella stessa località d'iscrizione deve essere domiciliato il proprietario o persona che lo rappresenti. (900).

Art. 520.

Agli effetti della iscrizione contemplata dal precedente articolo, i galleggianti sono distinti in due categorie principali:

a) barche addette alla pesca, e soggette alle speciali disposizioni e norme del regolamento della pesca in colonia (R. decreto 27 marzo 1913, n. 312);

b) barche ed altri galleggianti in generale, addetti ai traffici, lavori e servizi interni, nei porti e lungo le spiaggie.

Art. 521.

Tenuto conto della distinzione contemplata dal precedente articolo, il registro d'iscrizione comprende, per ciascuna delle due categorie di galleggianti, il numero progressivo assegnato ad ogni galleggiante, la denominazione che può essergli imposta dal proprietario, salvo il consenso dell'autorità marittima, e tutte le indicazioni relative al tipo, alla stazza, ai particolari di costruzione dello scafo e dell'apparato motore, se esista, nonchè alla proprietà, alla direzione ed alla licenza di esercizio, comprese le vidimazioni, modificazioni e rinnovazioni relative. (900).

Art. 522.

Salvo le particolari disposizioni riguardanti le barche da pesca, ogni galleggiante deve avere dipinto, allo esterno ed in modo appariscente, il proprio numero e la sua denominazione, nei modi e con le speciali caratteristiche che possono essere determinate da apposita ordinanza del capo della circoscrizione marittima, a seconda del porto d'iscrizione e dello speciale esercizio al quale il galleggiante è destinato. (900).

Art. 523.

Tutti gli atti dichiarativi, modificativi o traslativi della proprietà dei galleggianti debbono essere depositati, in originale o in copia legale, all'ufficio marittimo d'iscrizione, per l'annotazione sul registro. Quando la dichiarazione od il passaggio o la modificazione della proprietà non risultino da atto pubblico o autenticato da pubblico notaio, possono risultare da scrittura privata autenticata dal sindaco, se stipulati nel Regno, ovvero da dichiarazione personale delle parti innanzi la capitaneria o l'ufficio di porto, assunta a verbale e con le firme autenticate dall'autorità marittima.

Per gli atti relativi alla successione di indigeni si applicano le norme stabilite dall'ordinamento giudiziario della colonia. Alla costruzione dei galleggianti si applicano le disposizioni dell'art. 65. La dichiarazione di costruzione può essere fatta anche verbalmente dal costruttore o maestro d'ascia al capitano od ufficiale di porto, che ne prende nota, redigendone verbale, e rilascia il permesso di costruzione. (902).

Art. 524.

Le dichiarazioni e gli atti aventi per oggetto la costruzione, la proprietà o il godimento dei galleggianti, o la limitazione alla libera disponibilità degli stessi, derivante da pegno o da altro vincolo, non hanno effetto rispetto ai terzi se non siano depositati ed annotati nei registri di iscrizione, a termini dell'articolo precedente.

I documenti relativi vengono conservati in volume nell'archivio dell'ufficio d'iscrizione, a cura e sotto la responsabilità dell'ufficiale incaricato.

Se il passaggio di proprietà importi il trasferimento del galleggiante ad altro ufficio marittimo, e sempre quando il detto ufficio abbia dato il suo assentimento alla introduzione del galleggiante stesso, l'ufficio di porto d'iscrizione trasmette al nuovo un estratto completo del registro, per la parte relativa al galleggiante. In base a tale estratto viene operata la iscrizione nel nuovo ufficio, che ne informa quello di origine per la definitiva cancellazione. (903).

Art. 525.

Per la determinazione della stazza legale dei galleggianti valgono le stesse norme vigenti nel Regno.

La stazzatura dei galleggianti, anche con coperta, fino a 20 tonnellate, è eseguita d'ufficio ed è esente da spese a carico del proprietario, tenuto presente il disposto dell'art. 90.

Art. 526.

La cancellazione dei galleggianti dal registro d'iscrizione ha luogo:

1° per il passaggio in altro registro, previo benestare dell'ufficio di porto competente;

2° per naufragio;

3° per demolizione volontaria, previa dichiarazione anche verbale, fatta personalmente alla capitaneria o all'ufficio di porto di iscrizione;

4° per passaggio alla matricola delle navi;

5° per trasporto all'estero, nel caso che il galleggiante debba rimanervi permanentemente. (906).

§ 2. — Licenze dei galleggianti.

Art. 527.

La licenza di esercizio, della quale debbono essere muniti tutti i galleggianti a norma dell'articolo 518, è conforme al modello stabilito, ed il rilascio ne è subordinato al pagamento dei diritti relativi.

Salvo le speciali disposizioni riguardanti le barche da pesca, le licenze dei galleggianti, indicati nella lettera *b*) dell'articolo 520, si dividono in due categorie principali, cioè:

a) licenza abilitante all'esercizio nell'interno del porto e nelle sue adiacenze;

b) licenza abilitante all'esercizio entro i limiti del circondario marittimo d'iscrizione, con facoltà di estensione, in taluni casi speciali, ai limiti della intera circoscrizione marittima. In quest'ultimo caso il rilascio della licenza è subordinato alla preventiva autorizzazione del capo della circoscrizione.

Per disposizione del Ministero delle colonie possono essere stabiliti modelli speciali di licenza per alcune qualità di galleggianti, a seconda del tipo e dell'esercizio speciale cui sono adibiti. (908-911).

Art. 528.

In ogni licenza, oltre il numero e il nome del galleggiante, se lo abbia, e le altre indicazioni risultanti dal registro, giusta l'articolo 521, deve essere indicato:

1° il servizio, cui è impiegato il galleggiante;

2° i limiti entro i quali è consentito l'esercizio, tenuto conto della disposizione dello articolo precedente;

3° le generalità, il grado e numero d'iscrizione del conduttore, al quale deve essere intestata la licenza;

4° le generalità, il grado e l'iscrizione del direttore dell'apparato motore;

5° la data e il risultato delle visite e verifiche eseguite all'apparato motore o al macchinario;

6° il pagamento del diritto di licenza.

Possono essere anche iscritte sulla licenza le persone componenti l'equipaggio, con le indicazioni relative alla data d'imbarco e di sbarco, e le condizioni del relativo contratto di arruolamento.

Art. 529.

La licenza è valevole fino al 31 dicembre dell'anno, in cui è stata rilasciata, qualunque sia stato il mese di emissione.

Nel caso di vari galleggianti da carico appartenenti ad un unico proprietario, la licenza può essere intestata al proprietario stesso, ovvero ad un individuo da lui designato, che appartenga alla gente di mare.

Devono in tal caso essere indicate sulla licenza tutte le altre persone appartenenti alla gente di mare, incaricate di coadiuvare il conduttore nel maneggio dei galleggianti. (914).

Art. 530.

Se un galleggiante esercita promiscuamente il traffico di merci e il trasporto dei passeggeri o il rimorchio, deve munirsi delle licenze rispettivamente stabilite per detti esercizi, ed è soggetto al pagamento dei diritti rispettivamente stabiliti.

Sono soggetti all'obbligo delle licenze e al pagamento dei diritti relativi anche i galleggianti tenuti in disarmo nei porti e sulle calate o spiagge demaniali. Possono esserne esentati solo quelli chiusi o tirati in secco entro la proprietà privata.

I galleggianti abilitati al traffico indicato alla lettera *b*) dell'articolo 527, quando escano dai limiti del proprio circondario, sono soggetti al visto di partenza e di arrivo della autorità marittima da apporsi sulla licenza, salvo l'adempimento delle disposizioni riguardanti la sanità marittima. Eguale obbligo compete per i galleggianti di altre categorie, quando abbiano a trasferirsi, coi propri mezzi od a rimorchio, in località non compresa nei limiti di esercizio della rispettiva licenza. (917).

Art. 531.

Nei casi previsti ai numeri 2, 3, 4 e 5 dell'art. 526 e nei casi di rinnovazione della licenza, l'ufficio di porto d'iscrizione ritira ed annulla la licenza scaduta e la rimette al capoluogo di circoscrizione. (919).

Art. 532.

Le capitanerie e gli uffici di porto debbono particolarmente vigilare affinchè nessun galleggiante sia posto in esercizio senza essere munito della licenza prescritta, della numerazione e dei contrassegni stabiliti, e senza aver soddisfatto il pagamento dei diritti dovuti.

In caso di infrazione, l'ufficio di porto impedisce l'ulteriore esercizio e ritira la licenza, se esiste, procedendo all'accertamento e al procedimento penale per la contravvenzione. (918).

Art. 533.

Nei casi di smarrimento o di distruzione di una licenza, debitamente constatati, l'ufficio di porto può rilasciarne copia, previo pagamento dei diritti relativi, facendo le debite annotazioni sul duplicato della licenza e sul registro d'iscrizione e salvo l'applicazione dell'ammenda prevista dall'art. 626, nel caso di perdita non dovuta a forza maggiore. (921).

Art. 534.

Per la ispezione annuale prevista dall'art. 187 del Codice, il capitano o l'ufficiale di porto può chiedere l'assistenza di persone tecniche di sua fiducia, in qualità di periti.

La ispezione deve essere preferibilmente effettuata durante la stagione autunnale, e se è eseguita negli uffici di porto compartimentali o circondariali, deve esserne informato il capo della circoscrizione.

Le decisioni dell'autorità marittima, che ordina le riparazioni o demolizioni dei galleggianti, debbono risultare da apposita ordinanza, da notificarsi agli interessati, stabilendo il termine per la esecuzione. Se gli interessati non eseguono le opere disposte, l'autorità marittima, ove si tratti di demolizione, può, se ne riconosca la convenienza, avvalersi del disposto del capoverso dell'art. 390 del Codice, vendendo il galleggiante all'asta pubblica, con l'obbligo all'aquirente di demolirlo nel termine assegnato. Il ricavato dalla vendita, dedotte le spese, è versato dal capitano od ufficiale di porto nella Cassa depositi della gente di mare per conto di chi spetta.

Se si tratti di ordine di riparazioni e gli interessati non vi si attengano, l'autorità marittima, qualora si avvalga del disposto dell'art. 390 del Codice, versa il ricavato netto della vendita alla Cassa depositi della gente di mare.

Nell'un caso e nell'altro l'ordinanza di vendita deve essere pubblicata e notificata all'interessato.

Il termine per ricorrere al governatore contro le decisioni dell'autorità marittima è di quindici giorni dalla notificazione. Se l'autorità di porto riconosce trattarsi di un caso urgente, il termine può essere abbreviato, indicandosene le ragioni nell'ordinanza. (922-925).

§ 3. — Galleggianti da diporto.

Art. 535.

I galleggianti da diporto sono muniti di licenza conforme al modello stabilito, la quale può essere intestata ai proprietari, se maggiorenni e persone note all'autorità marittima, o a persone idonee, iscritte nella gente di mare.

I galleggianti da diporto sono iscritti in un registro speciale, a cura della capitaneria o dell'ufficio di porto del luogo dove prevalentemente stazionano e debbono sottostare alle discipline del Codice e del presente regolamento, per tutto quanto riguarda i galleggianti che non hanno obbligo dell'atto di nazionalità, tranne la indicazione del numero d'iscrizione, a norma dell'art. 522, in luogo del quale debbono portare dipinto a poppa od a prora la rispettiva denominazione e il porto d'inscrizione.

§ 4. — Rimorchiatori.

Art. 536.

I rimorchiatori muniti della licenza prevista dalla lettera *a* dell'art. 527 e destinati esclusivamente al servizio di un porto e delle sue adiacenze, possono essere comandati da un capobarca abilitato, a norma dell'art. 62 del Codice. Quelli che esercitano anche fuori del porto, o che sono muniti della licenza prevista dalla lettera *b*) di detto articolo, debbono essere comandati da un marinaio autorizzato a norma dell'art. 61 del Codice. (967).

Art. 537.

Per la direzione delle macchine dei rimorchiatori valgono le disposizioni dell'art. 70 del Codice e degli articoli 48 e 49 del presente regolamento, a seconda dei limiti di esercizio, giusta il disposto del precedente articolo.

Art. 538.

Il rimorchiatore, allorchè conduce una nave dentro o fuori di un porto, o le faccia attraversare uno stretto, non è obbligato ad avvalersi di un pilota pratico, se non in quei luoghi nei quali l'opera del pilota è obbligatoria. In tal caso la mercede del pilota è a carico della nave.

Art. 539.

I conduttori di piroscafi o di barche a vapore, quando rimorchiano una nave senza pilota pratico, che ne diriga la rotta o la manovra, debbono rigorosamente eseguire gli ordini del capitano della nave. (931).

Art. 540.

Le norme particolari e le tariffe del servizio di rimorchio nei singoli porti e rade possono essere stabilite con speciale ordinamento

o con particolari disposizioni del capitano di porto capo della circoscrizione marittima, a norma dell'art. 160 del Codice e 468 del presente regolamento.

§ 5. — Materiale galleggiante delle amministrazioni pubbliche.

Art. 541.

Le amministrazioni governative o pubbliche che posseggano galleggianti in colonia debbono darli in nota alla capitaneria o all'ufficio di porto, per la iscrizione nel registro dei galleggianti.

Salvo quanto riguarda il pagamento delle tasse, i detti galleggianti sono sottoposti a tutte le norme di polizia stabilite dal Codice e dal presente regolamento per quanto concerne la sicurezza della navigazione, la tutela dell'igiene e della sanità pubblica e la idoneità della persona preposta alla direzione o addetta all'apparato motore.

Sono anche esonerati dall'obbligo della licenza e della numerazione prevista dall'art. 522. (933).

CAPO V.

Dei piloti pratici locali

—

Art. 542.

L'esercizio del pilotaggio nei porti e luoghi di ancoraggio della Tripolitania e della Cirenaica, nei quali ne sia riconosciuta la convenienza, è stabilito mediante decreto del governatore, su proposta del capo della circoscrizione marittima.

Nel decreto stesso è indicato se l'uso del pilotaggio sia obbligatorio ed entro quali limiti, e ne sono fissate le mercedi.

Il decreto approva inoltre le norme per il servizio particolare, previste all'art. 198 del Codice, nelle quali sono determinati il numero dei piloti, il numero e la qualità dei galleggianti e degli attrezzi dei quali essi devono essere provvisti, i distintivi che debbono indossare e le modalità del servizio, tenuto conto delle disposizioni generali stabilite negli articoli seguenti.

Art. 543.

Il servizio del pilotaggio è esercitato esclusivamente, salvo i casi speciali previsti dall'art. 103 del Codice, da piloti autorizzati dal capo del compartimento, nel quale è compreso il porto di esercizio.

Le condizioni per ottenere l'autorizzazione sono le seguenti:

1° essere cittadino o suddito italiano;

2° essere iscritto fra la gente di mare;

3° avere raggiunto la maggiore età;

4° non essere mai stato condannato a pena superiore ad un anno di reclusione o ad una pena qualunque per delitto di furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione o per reato contro la fede pubblica, salvo che siasi ottenuto la riabilitazione;

5° possedere un tirocinio di almeno cinque anni di navigazione compiuta su navi da traffico o su navi da pesca;

6° dimostrare di conoscere perfettamente:

a) le condizioni idrografiche dell'ancoraggio dove si intende esercitare l'ufficio di pilota, e la navigazione in un raggio di almeno 20 miglia dall'ancoraggio stesso;

b) le regole per evitare gli abbordi in mare;

c) le disposizioni del Codice, del corrispondente regolamento e di tutte le disposizioni locali, che si riferiscono al servizio di pilotaggio;

7° parlare sufficientemente la lingua italiana.

Per coloro che esercitavano il servizio di pilota prima dell'entrata in vigore delle presenti disposizioni, si applica il disposto dell'articolo 442 del Codice.

Art. 544.

L'autorità marittima, che concede l'autorizzazione, provvede alla iscrizione prevista dall'art. 25 e rilascia al pilota il foglio speciale di riconoscimento e di abilitazione, nel quale deve essere indicato, oltre le generalità ed il numero d'iscrizione del pilota, la località ed i limiti entro i quali egli è autorizzato ad esercitare il pilotaggio.

Art. 545.

L'autorizzazione all'esercizio può aver luogo mediante concorso con le norme determinate dall'autorità marittima ed approvate dal governatore.

Art. 546.

Il certificato di abilitazione può essere ritirato nei casi seguenti:

1° quando il pilota sia condannato per i reati indicati al comma 4 dell'art. 543 e fino a quando abbia ottenuto la riabilitazione;

2° quando abbia dimostrato incapacità tecnica o fisica nell'esercizio delle sue funzioni, sentito l'avviso scritto di una Commissione nominata dal capo del compartimento marittimo;

3° quando gli sia inflitta, come provvedimento disciplinare, la sospensione dalle sue funzioni.

Art. 547.

I piloti devono essere sempre in grado di poter esibire ai capitani delle navi ed alle altre persone interessate il foglio personale di riconoscimento e di abilitazione, il decreto e regolamento speciale, indicato all'art. 542, ed un estratto del presente regolamento per la parte che riguarda il servizio dei piloti.

Art. 548.

I piloti nell'esercizio delle loro funzioni sono direttamente subordinati ai capitani e agli ufficiali di porto e devono essere rispettosi verso i capitani delle navi. Essi hanno residenza nella località dove esercitano il servizio e non possono allontanarsene senza autorizzazione dell'autorità marittima.

Devono essere sempre reperibili ed avere, ove occorra, un ufficio o posto di guardia in località adatta, a giudizio dell'autorità marittima, per il regolare andamento del servizio.

Art. 549.

L'acquisto od il noleggio, la manutenzione e l'esercizio dei galleggianti, adibiti al servizio del pilotaggio, sono a carico dei piloti

Art. 550.

La riscossione delle mercedi di pilotaggio è fatta mediante presentazione di apposita nota o distinta, staccata da un registro a matrice, e sottoposta al controllo ed al visto dell'autorità marittima, secondo le norme indicate nei regolamenti e nelle disposizioni particolari degli articoli 542 e 552.

Art. 551.

Il governatore può stabilire, ove lo riconosca opportuno, mediante il decreto previsto dall'art. 542, che qualche pilota autorizzato sia aggregato, per speciale servizio dell'autorità marittima, alla capitaneria o all'ufficio di porto, con le norme stabilite per il personale indicato al capoverso dell'art. 6 del Codice.

Art. 552.

Le autorità marittime possono prendere l'iniziativa della costituzione del corpo dei piloti, sempre quando ne riconoscano l'opportunità e concorrano le condizioni previste nell'art. 194 del Codice.

Il corpo dei piloti è retto da uno statuto, il cui progetto deve essere preparato dall'autorità marittima, d'accordo coi piloti locali,

o preparato dai piloti stessi e sottoposto all'esame dell'autorità marittima, e deve essere, in ogni caso, approvato dal governatore.

Nello statuto sono contenute le norme per la iscrizione dei piloti, per la rappresentanza e l'amministrazione del corpo, per regolare i rapporti patrimoniali e morali dei soci, e pel raggiungimento di quelle altre finalità di cooperazione e di assistenza, che sieno compatibili con la natura della istituzione.

Art. 553.

Nell'approvare lo statuto del corpo, previsto nell'art. 552, il governatore può disporre che delle mercedi dovute al corpo dei piloti una parte sia riservata per costituire la cauzione, richiesta dal capoverso dell'art. 194 del Codice, ed altra quota sia destinata a costituire il fondo necessario per l'acquisto di uno o più rimorchiatori od altri battelli, o mezzi necessari pel servizio di pilotaggio e per l'assistenza alle navi.

L'ammontare della cauzione è fissato dal governatore.

Art. 554.

Il governatore può anticipare, nella misura che crede opportuna, le somme occorrenti per la costituzione della cauzione o per l'acquisto dei rimorchiatori, salvo a disporre la trattenuta delle mercedi dovute ai piloti nella proporzione che stimerà necessaria, fino alla restituzione delle somme anticipate.

Art. 555.

Le navi e i galleggianti impiegati nel servizio di pilotaggio, qualora appartengano al corpo dei piloti, non possono essere noleggiati o ceduti, nè può essere costituito pegno sugli stessi, nè farvisi altra operazione di credito, seza il consenso dell'autorità marittima.

Il pilota che, per qualsiasi motivo, cessi di far parte del corpo non può rimanere comproprietario dei galleggianti, salvo il diritto di rimborso del valore della quota di sua proprietà, da determinarsi con le norme dello statuto.

Art. 556.

I fondi raccolti coi proventi delle mercedi, a norma dell'art. 554, sono insequestrabili.

Le mercedi dei piloti costituiti in corpo sono egualmente insequestrabili, nè possono essere cedute, salvo quanto è disposto dall'art. 545 del Codice di commercio e salvo quanto è previsto dall'articolo seguente.

Art. 557.

La cauzione serve esclusivamente per indennizzare i danni cagionati dai piloti nella prestazione della loro opera.

La cauzione, che sia stata diminuita per detta causa, deve essere immediatamente integrata.

Per la liquidazione dei danni prodotti dai piloti può essere stabilita nello statuto una Commissione arbitrale presieduta dal capo dell'ufficio di porto e composta da un rappresentante del corpo dei piloti e da altro rappresentante del danneggiato o dei danneggiati.

La Commissione giudica inappellabilmente.

Art. 558.

Ogni nave o galleggiante dei piloti deve:

a) portare a poppa il proprio nome e quello del porto d'iscrizione nei modi stabiliti dall'art. 522;

b) essere dipinto in nero con una cinta bianca di 15 centimetri di larghezza e 15 centimetri al disotto dell'orlo superiore del bordo;

c) portare iscritta con lettere bianche sui lati esterni di prora e sullo specchio di poppa la parola « pilota ». Se il corpo dei piloti abbia due o più navi o galleggianti, ognuno di essi è distinto da un numero d'ordine, da apporsi dopo la parola « pilota » nei tre punti sovra indicati;

d) avere dipinta sulla vela, da ambo i lati, in nero se la tela è bianca e in bianco se la tela è colorata, la lettera *P*, la cui altezza sia uguale al terzo di quello della vela.

Se la nave o galleggiante è a vapore, deve portare ai due lati del fumaiuolo, che è sempre dipinto in nero, la lettera *P* in bianco di altezza proporzionata a quella del fumaiuolo;

e) di giorno tenere alzata in testa di albero una bandiera a tre striscie verticali, di eguali dimensioni: la prima azzurra all'inferitura; la seconda bianca, nel cui centro dov'essere dipinta con colore azzurro la lettera *P*; la terza azzurra;

f) di notte tenere accesi i fanali prescritti dal regolamento per evitare gli abbordi in mare.

È vietato a qualsiasi nave o galleggiante di fare uso dei distintivi speciali delle navi e dei galleggianti dei piloti pratici.

Art. 559.

Ogni nave che intenda valersi dell'opera dei piloti, per chiamarli a bordo deve fare uso, di giorno, di uno o più dei seguenti segnali:

a) alzare al trinchetto la bandiera nazionale in campo bianco. La striscia bianca è uguale ad un settimo della inferitura della bandiera;

b) fare il segnale P T del Codice internazionale dei segnali, con o senza il pennello distintivo sopra di esso;

c) alzare la bandiera S del Codice internazionale dei segnali con o senza il pennello distintivo sopra di essa.

Di notte la chiamata dei piloti deve farsi mediante l'uso di uno solo dei seguenti segnali:

a) bruciare una candela pirotecnica, comunemente chiamata « fontana » bianca, ogni quindici minuti;

b) mostrare, appena al disopra del bordo, una luce brillante bianca per diversi periodi di un minuto circa, a breve intervallo fra un periodo e l'altro.

Art. 560.

Il capitano, che faccia o permetta che si faccia qualcuno dei segnali sopraindicati ad un fine che non sia quello di chiamare il pilota, incorre in un'ammenda di L. 50, restando inoltre civilmente responsabile di ogni conseguenza del fatto.

Art. 561.

Ogni nave o galleggiante di pilota, che si diriga verso una nave per pilotarla, deve darne avviso alla stessa alzando ed ammainando più volte la bandiera distintiva, se di giorno, e se di notte mostrando a brevi intervalli, non mai superiori a 15 minuti, un fanale a lampo, indipendentemente dalla osservanza delle regole per evitare gli abbordi in mare.

Il capitano che, dopo aver chiamato il pilota mediante i segnali stabiliti, non manovri in modo da permettergli l'accosto e non gli renda possibile l'accesso a bordo, è obbligato al pagamento dell'intiero diritto di pilotaggio, salvo il caso di forza maggiore.

Art. 562.

In conformità dell'art. 168 del Codice, i piloti non possono esercitare servizio di rimorchio senza apposita licenza dell'autorità marittima.

È inibito ai piloti, salvo il caso di circostanze eccezionali, di esercitare il trasporto di persone o di cose.

Art. 563.

Nella mercede stabilita per il pilotaggio è compresa anche la rimunerazione per la direzione dell'ormeggio della nave pilotata, purchè l'ormeggio avvenga a breve intervallo dall'arrivo della nave.

Il regolamento speciale per il pilotaggio di ciascun porto determina la durata media del suindicato periodo d'intervallo fra l'arrivo e l'ormeggio della nave.

Art. 564.

Qualora nelle operazioni di ormeggio della nave il capitano richiegga per qualsiasi motivo il concorso della nave o del galleggiante dei piloti, questo non può essergli rifiutato.

Il capitano, però, deve, corrispondere un adeguato compenso per il concorso della nave o del galleggiante suindicato. Nel caso di disaccordo fra le parti provvede l'autorità marittima ai sensi degli articoli 11, 17 e 18 del Codice.

Art. 565.

Nel caso che il pilota, chiamato a bordo di una nave, debba per qualsiasi motivo restarvi per un tempo superiore a quello necessario pel disimpegno normale del servizio di pilotaggio, ha diritto a conveniente alloggio e vitto a spese della nave, nonchè ad una rimunerazione straordinaria personale di lire dieci per giorno, computandosi per giornata intera qualsiasi frazione di giorno.

Art. 566.

Qualora il pilota si trovi a bordo di una nave e questa non possa per causa di forza maggiore o per altro motivo, indipendente dalla volontà del capitano, essere guidata alla località di sua destinazione dal pilota stesso, questi deve rimanere a bordo ed attendere che siano eliminati gli ostacoli impedenti il cammino o la manovra della nave fino a quando gli sia possibile di riprendere l'esercizio del pilotaggio, senza che per questo abbia diritto ad aumento di retribuzione, salvo l'indennità prevista dall'articolo precedente.

Art 567.

Nel caso che il pilota sia andato all'incontro di una nave, chiamato mediante i segnali prescritti all'art. 559, ovvero inviatovi dall'autorità marittima a richiesta degli interessati, ha sempre diritto al pagamento dell'intera mercede, anche se il capitano non si valga dell'opera sua.

Art. 568.

Qualora una nave entri in un porto, dove l'uso del pilota è obbligatorio, senza richiederne l'assistenza, il capitano è tenuto a pagare l'intera mercede di pilotaggio, senza pregiudizio delle penalità che possono essergli applicate, in base all'art. 107 del Codice, e salvo le altre responsabilità, nelle quali eventualmente sia incorso.

Art. 569.

L'Amministrazione pubblica non assume responsabilità di qualsiasi genere per l'esercizio del servizio di pilotaggio.

PARTE SECONDA.

Giurisdizione civile e penale

TITOLO I.

Giurisdizione civile dei capitani e degli ufficiali di porto

Art. 570.

Nei giudizi civili, che si svolgono avanti le autorità marittime, qualunque sia il valore della controversia, nei casi previsti dall'art. 11 del Codice, il capitano o l'ufficiale di porto deve, innanzi tutto, adoperarsi perchè le parti addivengano alla conciliazione.

A tal fine può esaminare sommariamente i testimoni e documenti, che le parti credano di produrre.

Se la conciliazione riesce, se ne redige verbale, che ha forza di sentenza.

Qualora la conciliazione non riesca, ed il capitano o l'ufficiale di porto si convinca che il risultato negativo sia effetto di spirito di litigiosità di una o più parti, e riconosca nello stesso tempo che la controversia non abbisogna di ulteriore istruzione, ha facoltà di decidere la lite, che sia di sua competenza, emettendo sentenza a termini dell'art. 577.

Nel caso invece che occorra ulteriore istruttoria, rimette le parti ad udienza fissa, e dà a quella, che sia ignara di diritto, le istruzioni necessarie per la regolare documentazione della domanda o della difesa.

Art. 571.

Le parti possono comparire avanti l'autorità marittima, personalmente.

La citazione può essere fatta mediante avviso della capitaneria o dell'ufficio di porto, notificato, a richiesta del reclamante, a mezzo di un messo della capitaneria o dell'ufficio di porto.

In casi speciali il capitano o l'ufficiale di porto può autorizzare che la notificazione venga fatta mediante lettera raccomandata aperta con ricevuta di ritorno.

La citazione delle persone componenti l'equipaggio di una nave è fatta mediante consegna dell'avviso alla persona preposta al comando.

Art. 572.

All'udienza fissata per la comparizione, l'attore espone la sua domanda e presenta, se del caso, i documenti sui quali la medesima si fonda.

La domanda e le difese sono esposte verbalmente, e ne è preso nota in verbale.

Quando le parti ne facciano richiesta, il capitano o l'ufficiale di porto, ove sia strettamente necessario, può accordare un termine per la risposta o per la presentazione di altri documenti.

Art. 573.

Il capitano o l'ufficiale di porto provvede direttamente agli atti d'istruttoria occorrenti, con la maggior celerità di procedura, e può ordinarli anche d'ufficio.

Le ordinanze, che dispongano mezzi istruttorii, debbono essere pronunziate all'udienza, e non vanno notificate se le parti siano presenti. Se una o più parti sieno assenti, le ordinanze sono notificate a norma degli articoli 39 e 40 dell'ordinamento giudiziario della colonia, approvato con R. decreto 20 marzo 1913, n. 287.

Art. 574.

Per l'istruttoria il capitano o l'ufficiale di porto può delegare altra autorità marittima o amministrativa della colonia, e, in mancanza, anche le autorità militari.

Art. 575.

Dell'istruzione della causa, che abbia luogo all'udienza, non si fa alcun atto o processo verbale, se la causa è di valore inferiore a 500 lire, eccettuato il caso in cui venga impugnato come falso un documento. In questo caso, se la parte che ha prodotto il documento insista per volersene servire, il capitano o l'ufficiale di porto rimette il processo verbale, insieme col documento impugnato, al pubblico ministero presso il tribunale regionale.

Se l'autorità marittima non sia in grado di decidere senza il documento impugnato, essa sospende ogni decisione sul merito della controversia sino all'esito del giudizio di falso.

Art. 576.

Le ordinanze o sentenze emesse per disporre atti d'istruzione o per risolvere contestazioni incidentali, nel caso che la controversia sia di valore superiore alle L. 500, possono essere impugnate soltanto con la sentenza definitiva.

Art. 577.

Compiuta l'istruttoria, la causa viene riprodotta, anche d'ufficio, mediante semplice avviso, a norma dell'art. 571, e le sentenze debbono essere pronunziate all'udienza o al più tardi nei tre giorni successivi.

La motivazione può essere redatta successivamente in foglio a parte, che è allegato alla decisione come parte integrante di essa.

Art. 578.

Il capitano o l'ufficiale di porto può assumere per la scritturazione del verbale, a norma dell'art. 17 del Codice, un funzionario del suo ufficio, ovvero qualsiasi altra persona, maggiore d'età, idonea e che non sia esclusa dall'esercizio dei pubblici uffici, la quale presta giuramento prima di esercitare le funzioni. (982).

Art. 579.

All'udienza deve sempre assistere un interprete, il quale deve tradurre, d'ordine del capitano o dell'ufficiale di porto, la parte essenziale della pubblica discussione, delle prove e dei documenti prodotti e delle decisioni emesse dal giudice.

Art. 580.

Le udienze civili dei capitani e degli ufficiali di porto sono pubbliche, e si tengono nel locale del loro ufficio.

La polizia dell'udienza spetta al capitano o all'ufficiale di porto chiamato a decidere la controversia.

Se durante l'udienza avvenga qualche disordine, egli ammonisce il disturbatore, e se, nonostante la fatta ammonizione, l'ordine non possa ristabilirsi, ha facoltà di espellere dall'udienza il contravventore ed anche di infliggergli, seduta stante, un'ammenda. Può anche, in caso di bisogno, richiedere l'intervento della forza pubblica.

Art. 581.

È ammessa la preventiva rinunzia al diritto d'appello avverso qualsiasi decisione dell'autorità marittima.

Art. 582.

Le copie della sentenza in forma esecutiva sono rilasciate dalla stessa autorità, che ha pronunziata la sentenza; sono intitolate in nome del Re e terminano con la formula prescritta per le sentenze dell'autorità giudiziaria.

Art. 583.

Nei giudizi davanti le autorità di porto, per tutto ciò che non è espressamente previsto dal Codice o dal presente regolamento, si prende norma dalle disposizioni dell'ordinamento giudiziario, approvato col R. decreto 20 marzo 1913, n. 287 e del relativo regolamento.

Art. 584.

Per la riscossione dei crediti liquidi ed esigibili e per la consegna di cose mobili è ammesso il procedimento monitorio, a norma dell'ordinamento giudiziario, approvato con R. decreto 20 marzo 1913, n. 287.

Art. 585.

Nel caso di conflitto tra due autorità di porto, che siansi egualmente dichiarate competenti od incompetenti a conoscere delle controversie contemplate dall'art. 11 del Codice, decide l'autorità marittima superiore, da cui entrambe dipendono.

Qualora il conflitto sorga tra autorità marittime appartenenti a diverse circoscrizioni, o tra capitani di porto capi di circoscrizione, la controversia è decisa dal governatore.

Se le dette autorità marittime appartengano a diverso Governo è decisa dal Ministero delle colonie.

Se il conflitto infine insorga tra l'autorità marittima e l'autorità giudiziaria, è deciso dalla Corte d'appello di Tripoli, a norma dell'art. 12 dell'ordinamento giudiziario, approvato con R. decreto 20 marzo 1913, n. 287. (970-971).

Art. 586.

Tutti gli atti del giudizio civile sono soggetti alle disposizioni del R. decreto 22 giugno 1913, n. 348, relativo alla tassa sugli affari in colonia.

L'ammissione al gratuito patrocinio è disposta dal capitano o dall'ufficiale di porto, riconosciuta la povertà del richiedente e la generica attendibilità delle sue ragioni.

Pel ricupero delle spese anticipate si provvede a norma dell'articolo 19 del predetto R. decreto 22 giugno 1913, n. 348.

TITOLO II.

Giurisdizione penale

CAPO I.

Funzioni di polizia giudiziaria

Art. 587.

Le attribuzioni di polizia giudiziaria, affidate alle autorità marittime a norma del Codice, sono esercitate secondo le prescrizioni del Codice di procedura penale, dell'ordinamento giudiziario e delle altre disposizioni vigenti in colonia.

L'autorità marittima nell'esercizio di tali funzioni ha sempre diritto di richiedere direttamente l'intervento e l'assistenza della forza pubblica e, in mancanza di questa, anche della forza armata. (999).

Art. 588.

Le funzioni di polizia giudiziaria sono esercitate dai capitani e dagli ufficiali di porto sotto la direzione e dipendenza del rappresentante del pubblico ministero presso la Corte d'appello e il tribunale regionale, avente giurisdizione nel luogo dove essi esercitano le loro funzioni, osservati i limiti segnati dal presente regolamento e senza pregiudizio della subordinazione dovuta ai propri superiori, a norma delle leggi e dei regolamenti. (995).

Art. 589.

Quando pervenga al capitano o all'ufficiale di porto denuncia, querela, verbale, rapporto o notizia di reato marittimo, se la cognizione di questo non sia di sua competenza, egli deve darne immediato avviso alla competente autorità giudiziaria, salvo sempre l'obbligo di procedere senza ritardo agli atti preliminari d'istruttoria, prescritti dall'art. 426 del Codice, di far custodire nelle carceri giudiziarie o nelle camere di deposito, secondo i casi, l'imputato che trovisi in istato d'arresto, dopo averlo interrogato a norma dell'art. 594.

Egli ha l'obbligo d'interrogare immediatamente l'imputato anche nel caso in cui questi, sebbene libero, si trovi nelle condizioni previste dal primo capoverso dell'art. 426 del Codice.

Se per circostanze speciali l'imputato, che trovisi in istato d'arresto, non possa subito essere tradotto in carcere, il capitano o l'ufficiale di porto lo fa custodire a bordo della nave o in altro luogo di deposito, fino all'arrivo sul luogo dell'autorità giudiziaria, o fino a che questa non impartisca ulteriori provvedimenti. Tale

disposizione è applicabile al caso, previsto dall'art. 425 del Codice, di un arrestato per reato commesso in viaggio a bordo di una nave, il cui primo approdo avvenga in un porto della colonia. Se però l'approdo avvenga in un porto, in una rada o spiaggia lontana dal luogo dove esistano carceri giudiziarie, e la nave pronta alla partenza sia diretta ad un punto compreso nella giurisdizione territoriale dell'autorità giudiziaria, competente a conoscere del reato per ragione di luogo di iscrizione della nave, l'autorità marittima del luogo, dopo aver ritirato le carte processuali e i corpi di reato, ha facoltà di far sbarcare l'imputato o di farlo custodire a bordo della nave, fino all'arrivo di questa a sua destinazione.

In quest'ultimo caso l'autorità marittima deve dare al capitano le opportune istruzioni in iscritto per la immediata consegna dell'arrestato, all'arrivo, all'autorità marittima locale, per gli effetti del citato art. 425 del Codice e prendere nota del provvedimento nel giornale di bordo, informandone l'autorità giudiziaria competente. (993).

Art. 590.

Nell'esercizio delle funzioni di polizia giudiziaria i capitani e gli ufficiali di porto debbono dare le disposizioni necessarie per la conservazione dell'ordine e della polizia nei porti, nelle rade, nelle spiaggie e nei canali a norma degli articoli 179 e seguenti del Codice, ed emanare i provvedimenti d'urgenza per i reati comuni, che si commettano nei luoghi dove non esiste un ufficio speciale di pubblica sicurezza per il servizio del porto, a norma dell'art. 178 del Codice stesso.

I provvedimenti d'urgenza consistono nell'impedire che si disperdano le traccie o le prove del commesso reato e che il colpevole possa darsi alla fuga; nell'ordinare l'arresto dell'imputato colto in flagrante reato, quando ne sia il caso, e nel procedere al sequestro degli oggetti che possono condurre alla scoperta del reato e dei suoi autori o complici.

Tali disposizioni devono essere osservate anche dagli ufficiali di porto locali, indicati dall'art. 5 del Codice, e da tutti gli agenti della forza pubblica, che sotto questo rapporto si considerano come ufficiali di polizia giudiziaria nei limiti fissati dal Codice. (996).

Art. 591.

Il servizio delle ronde e perlustrazioni ordinate dagli uffici di porto, a norma dell'art. 182 del Codice, viene eseguito a mezzo dei sottufficiali e dei marinari delle capitanerie e dei guardiani ed agenti, assunti in servizio secondo il disposto dell'art. 6 del Codice stesso, nonchè, ove occorra, per mezzo dei reali carabinieri e degli agenti di pubblica sicurezza, previa intesa con le autorità dalle quali questi dipendono.

Il servizio ha luogo tanto a terra, sulle calate, sui moli, pontili, bacini e sulle spiaggie, quanto in mare nei luoghi di ancoraggio e di ormeggio delle navi. (997).

Art. 592.

Le ronde, organizzate a norma del precedente articolo, hanno le facoltà previste dall'art. 182 del Codice. Nel caso in cui siasi arrestata qualche persona colta in flagrante reato, essa viene immediatamente tradotta dinanzi al capitano o all'ufficiale di porto, che prende in consegna il verbale e i corpi di reato e procede a norma degli articoli precedenti. (99[illegible]).

CAPO II.

Atti di preliminare istruttoria sui reati

Art. 593.

Ogni persona che si ritenga offesa o danneggiata da un reato marittimo può farne denuncia alla competente autorità portuaria.

Oltre quanto è stabilito dal Codice di procedura penale per la persona sottoposta a tutela, possono sporgere querela i capitani delle navi per le persone del loro equipaggio minori degli anni diciotto, se cittadini italiani, e di anni quindici se sudditi. (1005).

Art. 594.

Appena il capitano o l'ufficiale di porto abbia ricevuto una denunzia o querela od abbia altrimenti notizia di un reato marittimo, provvede anzitutto al disposto dell'articolo 589; ha quindi cura di accertare il corpo del reato e, ove sia possibile, anche lo stato dei luoghi in cui fu commesso; assume le necessarie informazioni su di esso e sulle sue circostanze, specialmente di tempo e di luogo; raccoglie tutte le prove e gli indizi che vi si riferiscono, esponendo fedelmente le interrogazioni fatte e le risposte; sequestra gli oggetti che possono interessare la giustizia, e, se vi siano traccie apparenti del reato che possano andare disperse, le accerta col mezzo di periti. Nella scelta di questi, egli deve tenere conto della natura ed indole speciale dei fatti sui quali debbono giudicare e della condizione e qualità delle persone che vi sono implicate.

Quando siavi un arrestato, procede all'interrogatorio, tanto sulle sue generalità quanto sui motivi dell'arresto e su tutte le circostanze attinenti al reato.

Di tali operazioni stende uno o più verbali, sottoscritti dalle persone intervenute all'atto, da esso capitano od ufficiale di porto e dal cancelliere che l'ha assistito. Se le persone non sanno o si rifiutano di sottoscrivere, ne viene fatta menzione nell'atto.

Art. 595.

Per ogni altro atto d'istruzione che il capitano o l'ufficiale di porto compia, per propria iniziativa o per delegazione avutane dall'autorità giudiziaria, relativamente a reati di competenza di questa ultima, si osservano le norme stabilite dal codice di procedura penale e dall'ordinamento giudiziario vigente in colonia, salvo quanto è stabilito dal codice di marina mercantile e dal presente regolamento.

Art. 596.

Qualora le carte necessarie all'istruttoria del processo siano di quelle che servono alla nave per far fede della sua nazionalità, ovvero della regolarità del viaggio o del suo carico, in modo che il loro sequestro riescirebbe pregiudizievole alla navigazione, il capitano o l'ufficiale di porto estrae copia autentica dell'intero contenuto, ovvero della parte che si riferisce al fatto, facendola sottoscrivere dal capitano, cui restituisce l'originale, e facendo menzione della cosa nel verbale e nel giornale nautico, salvo quanto dispone il Codice di procedura penale, nel caso in cui il documento da sequestrare costituisca esso stesso il corpo di reato.

Se nel fatto, pel quale ha luogo il sequestro, si trovi implicato il capitano, la copia estratta viene sottoscritta da chi ne fa le veci (1014).

Art. 597.

Occorrendo l'interprete, il capitano o l'ufficiale di porto può valersi dell'opera di quelli che prestano ordinariamente servizio nel suo ufficio, senza che occorra giuramento.

Art. 598.

Nel caso d'istruttoria sommaria, prescritta dall'art. 424 del Codice, il capitano o l'ufficiale di porto osserva, per quanto è possibile, le disposizioni del Codice di procedura penale.

Art. 599.

Le disposizioni degli articoli 425 e 426 del Codice, in quanto riguardano comunicazioni di notizie e trasmissione di atti al pubblico ministero o la traduzione di imputati a disposizione del me-

desimo, si osservano sempre quando il reato sia di competenza dell'autorità giudiziaria, a norma degli articoli 417 e 418 di detto Codice.

Art. 600.

Non sono ammesse altre nullità, tranne quelle stabilite dall'articolo 67 dell'ordinamento giudiziario, approvato con R. decreto 20 marzo 1913, n. 289, ed al capitano o all'ufficiale di porto spettano le facoltà previste dal capoverso dell'articolo medesimo.

Art. 601.

Di tutte le denuncie fatte dagli uffici di porto all'autorità giudiziaria, deve essere data notizia al capitano di porto, capo della circoscrizione marittima, che ne prende nota in apposito registro.

Quando si tratti di diserzione marittima o di altro reato imputato a persone iscritte nella gente di mare, che possa dar luogo a speciale annotazione nella matricola, a norma degli articoli 19 e 25, deve esserne data notizia anche all'ufficio marittimo di iscrizione. (1023).

CAPO III.

Giudizi di competenza dei capitani e degli ufficiali di porto.

Art. 602.

La competenza per territorio a giudicare dei reati previsti dall'art. 418 del Codice, è determinata dal luogo in cui la nave è ancorata, se ivi risieda un capitano od ufficiale di porto. In difetto, è competente il capitano o l'ufficiale di porto più prossimo. (1025).

Art. 603.

La competenza dei comandanti le RR. navi da guerra in alto mare, o all'estero, dove non risieda un R. ufficiale consolare con esercizio di giurisdizione, è limitata alla cognizione delle contravvenzioni punibili con pene di polizia.

Art. 604.

Gli atti di istruttoria, i documenti e corpi di reato debbono essere trasmessi, dall'autorità che li possiede per qualsiasi ragione, all'autorità marittima competente, a norma dal Codice e del presente regolamento.

L'imputato, che si trovi in arresto, deve essere posto a disposizione dell'autorità predetta. (10.7).

Art. 605.

I conflitti di giurisdizione in materia penale sono regolati con le stesse norme indicate dall'art. 585 per i conflitti in materia civile. (1029).

Art. 606.

Nei giudizi innanzi i capitani e gli ufficiali di porto si procede sempre per citazione diretta.

Il procedimento per decreto, a norma dell'art. 429 del Codice, è applicabile sempre quando la pena da infliggere sia nei limiti dell'art. 68 dell'ordinamento giudiziario, approvato con R. decreto 20 marzo 1913, n. 289.

Per la notificazione e l'opposizione al decreto e per l'eventuale successivo giudizio si osservano le norme fissate dallo stesso articolo.

Non si può procedere per decreto qualora l'imputato sia in istato d'arresto e quando l'autorità marittima ritenga necessari atti di istruttoria sul fatto imputato.

In questi casi l'istruttoria è compiuta dal capitano od ufficiale di porto o da un funzionario da esso delegato, senza formalità e la causa è portata al dibattimento nel termine più breve possibile e, nel caso che l'imputato si trovi in istato d'arresto, non oltre le 48 ore.

Art. 607.

Nel dibattimento si osservano, per quanto è possibile, le norme del Codice di procedura penale, dell'ordinamento giudiziario 20 marzo 1913, n. 289, e del relativo regolamento.

Per le funzioni di cancelliere si provvede a norma dell'art. 578.

La citazione dei testimoni e delle altre persone, che debbono comparire in giudizio, può essere fatta anche verbalmente per mezzo di un marinaio o di un messo della capitaneria e dell'ufficio di porto.

Se dal dibattimento risulti la necessità di nuovi atti istruttorî e si renda quindi necessario un differimento del giudizio, il capitano o l'ufficiale di porto può ordinare che l'imputato venga posto in libertà provvisoria previa, se occorre, una cauzione. (1034).

Art. 608.

Anche nei giudizi penali avanti l'autorità marittima si applicano le disposizioni dell'art. 600 per quanto concerne le nullità degli atti.

Art. 609.

Le sentenze dei capitani e degli ufficiali di porto sono redatte in conformità dell'art. 414 del Codice di procedura penale.

Le minute sono conservate in apposito registro e depositate nella cancelleria del capitano o dell'ufficiale di porto, che le ha pronunciate.

Art. 610.

Il condannato in contumacia con sentenza non appellabile può fare opposizione alla sentenza entro i cinque giorni successivi a quello della sua notificazione, con dichiarazione o atto presentato alla capitaneria o all'ufficio di porto dove è stata pronunciata, ovvero ad altro ufficio di porto anche del Regno, che provvede all'invio al primo dell'atto o del verbale contenente la dichiarazione di opposizione.

L'atto di opposizione deve indicare i motivi e i mezzi di difesa, e l'elezione di domicilio nella località dove è stata pronunziata la sentenza.

Per gli individui appartenenti alla gente di mare, che si trovano in navigazione, il termine per la opposizione decorre dal giorno di sbarco nel Regno o in colonia accertato ai termini degli articoli 114 e seguenti del Codice e 329 del presente regolamento.

Art. 611.

Se l'imputato comparisce, si legge il verbale del primo dibattimento; nel resto la discussione si fa in contraddittorio, nei modi e nelle forme indicate dagli articoli precedenti, e la condanna in contumacia si considera come non avvenuta.

Le spese di copia e notificazione della sentenza in contumacia e della opposizione sono sempre a carico dell'opponente.

Se l'opponente non comparisce all'udienza, è emessa sentenza con la quale si ordina la esecuzione di quella pronunciata in contumacia. Questa seconda sentenza non può essere impugnata, salvo con ricorso in Cassazione, quando sia consentito. (1015).

Art. 612.

Possono appellare dalle sentenze proferite dai capitani o dagli ufficiali di porto:

1° l'imputato, allorchè trattisi di condanna a pena restrittiva della libertà personale superiore ai dieci giorni od a pena pecuniaria superiore a L. 300;

2° il pubblico ministero presso il tribunale, che deve conoscere

dell'appello, sempre che si tratti di sentenza con la quale siasi giudicato di persona imputata di delitto:

3° la parte civile, e l'imputato per ciò che riguarda la somma dei danni, sempre che quella domandata ecceda le L. 500.

L'appello dalle sentenze preparatorie o interlocutorie può essere interposto soltanto dopo la sentenza definitiva, e unitamente all'appello di questa.

Se la sentenza definitiva non è appellabile, non è ammesso nemmeno l'appello dalle sentenze preparatorie o interlocutorie.

L'esecuzione volontaria delle sentenze preparatorie e interlocutorie non rende inammissibile l'appello, il quale può essere perciò interposto, quando ne sia il caso, con lo stesso atto che impugna la sentenza definitiva. (1053).

Art. 613.

L'appello deve essere proposto dall'imputato o dalla parte civile nel termine di giorni cinque, e dal pubblico ministero nel termine di giorni dieci.

Questi termini decorrono pel pubblico ministero dal giorno di pubblicazione della sentenza e per lo imputato e la parte civile dallo stesso giorno, se siano stati presenti al dibattimento, ovvero dalla data di intimazione della sentenza, salvo quanto è disposto dall'art. 430 del Codice, penultimo capoverso, per le persone della gente di mare, che si trovino in navigazione. (1054).

Art. 614.

I motivi d'appello debbono essere enunciati nell'atto di interposizione, ovvero in atto separato, da presentarsi alla capitaneria o all'ufficio di porto, dove è stata pronunciata la sentenza, entro tre giorni successivi alla interposizione dell'appello.

La presentazione dei motivi d'appello in aggiunta all'atto di interposizione, può essere fatta anche per mezzo di lettera raccomandata aperta con ricevuta di ritorno.

Se la dichiarazione d'appello o la presentazione dei motivi non abbiano avuto luogo nei termini stabiliti, il capitano o l'ufficiale di porto dichiara decaduto l'appello ed ordina l'esecuzione della sentenza.

Art. 615.

Nel caso di appello il cancelliere deve trasmettere senza ritardo al procuratore del Re, insieme con la sentenza, la dichiarazione di appello e gli altri atti relativi. (1055-1056).

Art. 616.

Non è ammesso ricorso in cassazione avverso le sentenze inappellabili pronunziate dai capitani o dagli ufficiali di porto.

Art. 617.

Allorchè una sentenza di condanna pronunciata da una autorità di porto s'a passata in giudicato, il cancelliere la trasmette, in estratto, al rappresentante del pubblico ministero presso il tribunale regionale, aggiungendovi la parcella dell'ammontare delle spese di giustizia, perchè ne curi la esecuzione nei modi e coi mezzi stabiliti per l'esecuzione delle sentenze giudiziarie in colonia.

Se il condannato ha già scontato in tutto o in parte la pena restrittiva della libertà, deve essere fatta annotazione in calce della sentenza. (1061).

Art. 618.

Per le pene della multa e dell'ammenda e per le spese di giustizia non soddisfatte, si può applicare il disposto dell'art. 78 dell'ordinamento giudiziario in colonia, approvato col R. decreto 20 marzo 1913, n. 180.

Possono egualmente essere commutate, a norma di detto articolo o a norma del Codice penale, le pene pecuniarie applicate con procedimento amministrativo, previsto dal capoverso dell'art. 429 del Codice.

Art. 619.

Nel caso di esecuzione volontaria di sentenze, portanti condanna a pena pecuniaria o a spese di giustizia, i capitani o gli ufficiali di porto consegnano alla parte condannata un ordine di introito allo scopo di fare il versamento della somma all'ufficio incaricato della riscossione delle tasse, che deve rilasciarne ricevuta. (1062).

Art. 620.

I capitani e gli ufficiali di porto, per l'esercizio della giurisdizione penale loro affidata dal Codice, debbono tenere i registri strettamente necessari, ed in ispecial modo:

1° il registro generale delle infrazioni marittime, che essi sono stati chiamati a giudicare;

2° il registro dei verbali di udienza;

3° il registro delle spese di giustizia comprese quelle anticipate dall'erario, nei casi previsti dalla legge.

Le iscrizioni dei registri debbono contenere tutte le indicazioni richieste dal modulo corrispondente. (1063).

Art. 621.

Gli atti in materia penale sono soggetti alle norme del R. decreto 22 giugno 1913, n. 348, relativo alle tasse sugli affari in colonia.

L'ammissione al gratuito patrocinio è fatta con disposizione del capitano o ufficiale di porto su semplice presentazione del certificato di povertà, o se la povertà risulti in altro modo provata.

TITOLO III.

Potere disciplinare

Art. 622.

Le autorità, alle quali è affidato l'esercizio del potere disciplinare sulle persone della gente di mare, a norma dell'art. 432 del Codice, debbono segnare sul giornale nautico della nave mercantile le pene inflitte o le cause del provvedimento, sempre quando si tratti delle persone indicate al n. 1 della lettera *a*) di detto articolo. I comandanti delle navi da guerra, nei casi preveduti dal n. 3 dello stesso articolo, debbono inoltre farne annotazione sul proprio giornale di bordo. (1060-1069).

Art. 623.

Per la esecuzione delle pene disciplinari, quando si tratti di ritenute di salari o di utili o di differenza sul costo delle razioni ridotte, i capitani e gli ufficiali di porto provvedono al pronto versamento dello importo nella cassa competente, tenuto conto del disposto degli articoli 449 del Codice e 625 del presente regolamento.

La pena degli arresti disciplinari, per coloro che non si trovino in alto mare o in paese estero, si sconta, ove non esistano nel porto locali a ciò destinati, a norma degli articoli 21 e 22 del Codice penale.

Gli arresti disciplinari a bordo si scontano nelle forme consuetudinarie della marina mercantile italiana.

Art. 624.

Nelle capitanerie e negli uffici di porto è tenuto un registro conforme al modulo stabilito, nel quale debbono essere annotate tutte le mancanze disciplinari represse con pene previste dagli articoli 434 e 438 del Codice. In detto registro debbono essere anche riportate le pene disciplinari inflitte all'estero o in corso di navigazione dalle autorità consolari o dai comandanti delle RR navi, o dallo stesso

capitano della nave mercantile, nei casi previsti dal n. 4 dell'art. 432 e dagli articoli 433 e 434 del Codice, non appena gli uffici di porto ne abbiano avuto conoscenza dalla verifica del giornale nautico al momento dello approdo, giusta le disposizioni dell'art. 437 dello stesso Codice e degli articoli 140 e 329 del presente regolamento.

PARTE TERZA.

Disposizioni generali e transitorie

Art. 625.

Le infrazioni alle disposizioni del presente regolamento, non specialmente previste, sono punite con l'ammenda fino a L. 50 o con pene disciplinari. (1072).

Art. 626.

Alla esecuzione del titolo IV parte 1ª del Codice, riguardante il diritto marittimo in tempo di guerra, sarà provveduto a parte, con apposito regolamento. (1075).

Art. 627.

Se sorgano dubbii nell'applicazione delle disposizioni del Codice o del presente regolamento o se si debbano regolare rapporti di diritto non previsti in essi, devesi aver riguardo al modo con cui la disposizione è applicata nel Regno e alle norme ivi vigenti. (1074).

Art. 628.

Fino a quando non sia stato ordinato in Colonia l'Istituto di previdenza a favore della gente di mare, le somme riscosse per applicazione delle pene disciplinari, giusta l'art. 440 del Codice, e tutte le altre devolute al detto Istituto, in base alle vigenti disposizioni, sono dai capitani e dagli ufficiali di porto versate e accantonate nella Cassa depositi della gente di mare, con la istituzione di apposito conto, seguendo le norme stabilite dagli articoli dal 290 al 306.

Art. 629.

Fin tanto non venga pubblicato il *Bollettino ufficiale della colonia*, le inserzioni, che dovrebbero aver luogo nello stesso, saranno sostituite con altri mezzi di pubblicità, disposti dall'autorità marittima, se non sieno indicati dal Codice o dal regolamento.

Art. 630.

Le disposizioni attualmente vigenti in Colonia relative al pilotaggio, al rimorchio e agli altri ordinamenti di servizi portuari restano in vigore anche se non emanate dalle autorità e nelle forme indicate dal Codice o dal presente regolamento.

Art. 631.

I modelli occorrenti all'esecuzione del presente regolamento saranno approvati con decreto del ministro delle colonie.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro delle colonie
MARTINI.

Il numero* 1126 *della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Considerato che in virtù della legge 4 giugno 1911, n. 487, la Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere prestiti per L. 240.000.000 destinati alla costruzione di edifici scolastici, in ragione di L. 20.000.000 all'anno dal 1911 al 1922; e che l'altra legge 20 marzo 1913, n. 206, stabilisce che la ripartizione per la detta somma sia fatta in ragione di L. 80.000.000 per ogni quadriennio;

Considerato che molti piccoli Comuni, nei quali è più grave la disoccupazione, non hanno trovato capienza nei fondi ripartiti con R. decreto 11 agosto 1913 pel quadriennio 1913-914 al 1916-917, nonostante che avessero i progetti per gli edifici scolastici già allestiti od in corso di allestimento;

Ritenuto, perciò, la necessità di aumentare i fondi di immediata erogazione e precisamente di rendere subito disponibile la quota di L. 20.000.000 assegnata per l'anno 1922;

Ritenuto che per effetto delle leggi 11 aprile 1886, n. 3798, 8 luglio 1904, n. 407, 15 luglio 1906, n. 383, e 4 giugno 1911, n. 487, lo Stato deve corrispondere ai Comuni i rimborsi e concorsi nelle spese per l'istruzione elementare per l'anno 1914 ed in relazione al periodo in cui essi ebbero la gestione diretta delle loro scuole;

Considerato che le liquidazioni, da compiersi a tal fine, richiederebbero un lungo periodo di tempo, data la molteplicità degli elementi che all'uopo è necessario raccogliere, e che siffatto notevole ritardo recherebbe grave nocumento ai Comuni, i quali, nelle presenti loro condizioni finanziarie ed in vista della disoccupazione operaia, hanno l'imperioso bisogno di realizzare prontamente i loro crediti;

Riconosciuta, quindi, la opportunità di procedere, per il pagamento dei suddetti rimborsi e concorsi, a liquidazioni provvisorie che rendano possibile una rapida corresponsione delle somme approssimativamente spettanti ai Comuni, salvo liquidazione di conguaglio in base ad accertamenti definitivi;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per la pubblica istruzione, di concerto col Nostro ministro, segretario di Stato, per il tesoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La quota di concessione di prestiti per edifici scolastici attribuita in L. 20.000.000 all'anno 1922 dalla legge 4 giugno 1911, n. 487, è anticipata ed assegnata all'anno 1914 allo scopo di dar corso alle domande di mutui, con preferenza a quelle per costruzioni di minore importanza, presentate dai Comuni nel cui territorio sia maggiore la disoccupazione e che, pure avendo allestiti e fatti approvare i progetti entro il 31 dicembre 1914, non abbiano potuto o non possano avere il prestito per insufficienza di fondi assegnati alle singole Provincie nel corrente quadriennio stabilito con l'art. 7 della legge 20 marzo 1913, n. 206.

Le L. 20.000.000 saranno assegnate direttamente dal Ministero della pubblica istruzione a quei Comuni che si trovino nelle condizioni di cui al precedente comma.

Lo stanziamento iscritto nel bilancio del Ministero della pubblica istruzione per gli esercizi dal 1915-916 al 1920-921 pel pagamento degli interessi dei mutui di cui agli articoli 24 e 25 della legge 4 giugno 1911, n. 487, è aumentato di L. 531.004.

Nelle assegnazioni per Provincia da fare ai sensi della legge 20 marzo 1906, n. 206, negli anni 1917 e successivi sarà tenuto conto delle assegnazioni fatte colla ripetuta somma di L. 20.000.000.

Art. 2.

I concorsi e rimborsi dovuti, per l'anno 1914, dallo Stato ai Comuni, ai sensi delle leggi 11 aprile 1886, n. 3798, 8 luglio 1904, n. 407, 15 luglio 1906, n. 383, e 4 giugno 1911, n. 487, saranno, in relazione al periodo di gestione diretta delle scuole da parte dei Comuni, liquidati provvisoriamente e corrisposti sulla base dei dati e pagamenti, per lo stesso titolo, relativi al 1913, salvo le liquidazioni di conguaglio e le conseguenti regolazioni di partite da compiersi nell'anno 1915 in base agli effettivi elementi che saranno accertati per l'anno 1914.

Art. 3.

Il presente decreto avrà applicazione dal giorno in cui sarà pubblicato dalla *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 ottobre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — RUBINI.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

IL MINISTRO
PER L'AGRICOLTURA, L'INDUSTRIA E IL COMMERCIO
di concerto coi ministri del tesoro e della marina

Veduti il R. decreto 30 agosto u. s., n. 902 e il proprio decreto di quella stessa data;

Ritenuta l'opportunità di provvedere, con norme speciali ai rischi marittimi di guerra che fanno carico alle Amministrazioni dello Stato;

Decreta:

L'Istituto nazionale delle assicurazioni può assicurare direttamente i rischi di guerra in navigazione, così per i corpi delle navi come per le merci, quando tali rischi, per disposizioni di leggi, regolamenti o contratti, facciano carico alle Amministrazioni dello Stato comprese le ferrovie dello Stato.

Le modalità e condizioni per queste assicurazioni saranno fissate ed occorrendo variate dalla Commissione istituita in forza dell'articolo 7 del decreto Ministeriale del 30 agosto u. s.

Roma, addì 15 ottobre 1914.

Il ministro del tesoro
RUBINI.

Il ministro di agricoltura
CAVASOLA.

Il ministro della marina
VIALE.

IL MINISTRO
PER L'AGRICOLTURA, L'INDUSTRIA ED IL COMMERCIO

Visto il decreto Ministeriale in data 26 gennaio 1914, con il quale vennero dichiarati infetti da fillossera i comuni di Verbicaro — Acquaformosa — Belvedere Marittimo — Sangineto, in provincia di Cosenza;

Vista la lettera del direttore del vivaio di viti americane di Nicastro, 11 ottobre 1914, n. 640, dalla quale emerge come le ulteriori ispezioni abbiano condotto alla constatazione che, effettivamente, nel territorio del comune di Verbicaro non è stata accertata la presenza della fillossera;

Considerato che i risultati dei nuovi accertamenti, danno ragione al reclamo avanzato dai viticoltori di Verbicaro per l'abolizione del divieto di esportazione di cui al decreto Ministeriale 11 agosto 1902;

Decreta:

Art. 1.

Il territorio del comune di Verbicaro è dichiarato immune da fillossera.

Art. 2.

Le disposizioni del decreto Ministeriale 26 gennaio 1914, sono limitate e vigono per i soli territori dei comuni di Acquaformosa — Belvedere Marittimo — Sangineto, in provincia di Cosenza.

Il prefetto della provincia di Cosenza è incaricato della esecuzione del presente decreto che sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, 22 ottobre 1914.

Per il ministro
MORESCHI.

MINISTERO DELLE FINANZE

Disposizioni nel personale dipendente:

Direzione generale delle imposte dirette e del catasto.

Con decreto Ministeriale del 3 settembre 1914:

Porzio Raffaele, volontario delle imposte dirette, è stato confermato in aspettativa per infermità dal 1° settembre 1914 e per la durata di quattro mesi.

Con R. decreto del 13 settembre 1914:

Chiumenti Virgilio, agente di 2ª classe delle imposte dirette, è stato collocato in aspettativa per infermità dal 20 agosto 1914 e per la durata di sei mesi.

Con R. decreto del 27 settembre 1914:

Sinisgalli Domenico, agente di 1ª classe delle imposte dirette, è stato collocato in aspettativa per infermità dall'11 settembre 1914 e per la durata di un mese.

Segretariato generale.

Con R. decreto dell'8 ottobre 1914:

Marrara Francesco, applicato di 2ª classe nelle Intendenze di finanza, è stato, a sua domanda, collocato in aspettativa per motivi di salute a decorrere dal 1° ottobre 1914.

MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA E DEI CULTI

Disposizioni nel personale dipendente:

Culto.

Con R. decreto del 16 agosto 1914:

Sono stati nominati in virtù del R. patronato:

Terzani sac. Giuseppe, alla parrocchia di Santa Maria Assunta in Terranova Bracciolini.

Pizzato sac. Attilio, alla mansioneria curata I nella chiesa arcipretale di Santa Giustina in Monselice.

Cavaioli sac. Flaminio, alla cappellania curata sotto il titolo di Santa Maria della Vittoria in Isoletta.

È stato concesso l'exequatur alle bolle pontificie, con le quali furono nominati:

Cattadori sac. Enrico, alla parrocchia di Santa Maria in Olza (Monticelli d'Ongina);

Ugolini sac. Vincenzo, al canonicato di San Giuseppe da Copertino nel capitolo cattedrale di Forlì.

Boschi sac. Angelo, al canonicato di Sant'Andrea Apostolo nel capitolo cattedrale di Sarsina.

Bondanini sac. Colombo, al canonicato di San Giovanni Evangelista nel capitolo cattedrale di Sarsina.

Boldrini sac. Ermenegildo, al canonicato teologale nel capitolo cattedrale di Civita Castellana.

Berti sac. Paolo, al canonicato prepositurale nel capitolo cattedrale di Fiesole.

Baraducci sac. Giuseppe, ad un mansionariato nel capitolo cattedrale di Tolentino.

Galaurchi sac. Amedeo, alla parrocchia di Santa Maria in Farneta (Cortona).

Rigola sac. Luigi, alla parrocchia di San Giorgio Martire in Vergnasco (Cerrione).

Con Sovrane determinazioni del 16 agosto 1914:

È stata autorizzata la concessione del *R. placet:*

Alla bolla vescovile, con la quale al sacerdote Isacco Fornoni è stato conferito il canonicato di Sant'Alessandro Martire nel capitolo cattedrale di Bergamo.

Alla bolla vescovile, con la quale al sacerdote Giovanni Magri è stato conferito un canonicato nel capitolo cattedrale di Catania.

Alla bolla vescovile, con la quale al sacerdote Giovanni Jacono è stato conferito un canonicato semplice nel capitolo cattedrale di Catania.

Direzione generale del Fondo culto.

Con R. decreto del 2 agosto 1914, registrato alla Corte dei conti il 19 agosto 1914:

Galeazzi rag. Antonio, ragioniere di 4ª classe nelle Intendenze di finanza.

Augugliaro rag. Giuseppe, id. id.

Grasso rag. Francesco, id. id.

Pierangeli rag. Elio, id. id.

Trapassi rag. Alberto, aggiunto di cancelleria di 3ª classe.

Sono nominati ragionieri di 4ª classe nella Direzione generale suddetta, i primi due in ruolo e gli altri tre in soprannumero.

Magistratura.

Con R. decreto del 20 agosto 1914:

Petitto cav. Mariano, consigliere della Corte d'appello di Catanzaro, in aspettativa per infermità per sei mesi, è temporaneamente posto fuori del ruolo organico della magistratura.

Curzio cav. Andrea Giuseppe, presidente del tribunale civile e penale di Cassino, è tramutato al tribunale civile e penale di Santa Maria Capua Vetere, a sua domanda.

Cireddu Efisio, vice pretore del 2° mandamento di Cagliari, nominato uditore giudiziario, è dispensato dalle funzioni di vice pretore ed è destinato al tribunale civile e penale di Cagliari.

Con R. decreto del 23 agosto 1914:
Sentito il Consiglio dei ministri.

Compagnone comm. Luigi, procuratore generale presso la Corte di appello di Aquila, è tramutato a Lucca.

Mazzola comm. Enrico, consigliere della Corte di cassazione di Roma, è nominato, col suo consenso, procuratore generale presso la Corte d'appello di Aquila.

Torella comm. Eraclio, presidente della sezione di Corte d'appello in Modena, è nominato presidente di sezione della Corte di appello di Torino, a sua domanda.

Rabascini cav. Ermenegildo, consigliere della Corte d'appello di Bologna, è nominato presidente della sezione di Corte d'appello in Modena.

Con R. decreto del 23 agosto 1914:

Perroni cav. Luca, consigliere di Corte di cassazione, in aspettativa per causa d'infermità, è confermato, a sua domanda, nell'aspettativa stessa per un anno.

De Cesare cav. Carlo, consigliere della Corte d'appello di Roma, è nominato consigliere della Corte di cassazione di Palermo.

Civiletti cav. Vincenzo, consigliere della Corte d'appello di Genova, è nominato consigliere della Corte di cassazione di Roma.

Visentini cav. Luigi, giudice del tribunale civile e penale di Bologna, è nominato presidente del tribunale civile e penale di Castiglione delle Stiviere.

Sanley cav. Emilio, giudice del tribunale civile e penale di Cassino, è nominato presidente del tribunale civile e penale di Isernia.

Marsella cav. Luigi, giudice del tribunale civile e penale di Napoli, è nominato consigliere della Corte d'appello di Catania.

Burzio cav. Cesare, giudice del tribunale civile e penale di Torino, è nominato, per merito, presidente del tribunale civile e penale di Susa.

Borelli cav. Giuseppe, giudice del tribunale civile e penale di Genova, è nominato, per merito, consigliere della Corte d'appello di Genova.

Vaccarella Alfredo, giudice di 3ª categoria con le funzioni di pretore nel mandamento di Sant'Angelo de' Lombardi, è tramutato al tribunale di Palmi cessando dalle dette funzioni.

Valerio Gino, giudice di 4ª categoria in funzione di pretore nel mandamento di Senorbì, è tramutato alla pretura di Sant'Elia a Pianisi, con le stesse funzioni.

Toffoletti cav. Antonio, giudice di 1ª categoria nel tribunale di Venezia, è, a sua domanda, collocato a riposo, per avanzata età ed anzianità di servizio e gli è conferito il grado e titolo onorifico di consigliere di Corte di appello.

I sottoindicati uditori in missione di vice pretori aventi i requisiti di legge sono promossi alla 4ª categoria dei giudici e sostituti procuratori del Re e destinati negli uffici appresso indicati:

Vallerani Carlo, dal mandamento di Foligno alla R. procura di Roma.

Verde Alfredo, dal 1° mandamento di Treviso al tribunale di Napoli.

Zoppi Alberto, dal mandamento di Velletri al tribunale di Torino.

Piatti Tommaso, dal mandamento di Albano Laziale alla R. procura di Roma.

Capani Duilio, dal mandamento di Terni al tribunale di Siracusa.

Scalone Francesco, dal 9° mandamento di Milano al tribunale di Milano.

Cavaliere Ubaldino, dalla pretura urbana di Torino alla R. procura di Torino.
Bertolotti Vittorio, dal 1° mandamento di Torino alla R. procura di Vigevano.
Cotozza Domenico, dalla 2ª pretura urbana di Napoli alla R. procura di Girgenti.
Giliberti Enrico, dal mandamento di Forlì alla R. procura di Napoli.
Petrone Salvatore, dal 3° mandamento di Palermo al tribunale di Caltanissetta.
Conte Alberto, dal mandamento di Barletta alla R. procura di Lucera.
Tallarigo Cesare, dal 3° mandamento di Napoli alla R. procura di Messina.
Antonelli Dario, dalla 2ª pretura urbana di Roma al tribunale di Torino.

Con R. decreto del 23 agosto 1914:

Quattrocchi Mario, uditore vice pretore del mandamento di Caltagirone, è tramutato nella stessa qualità di vice pretore, al mandamento di Nuraminis in supplenza del pretore mancante.
Berlingeri Luigi, uditore vice pretore del 2° mandamento di Milano, è tramutato nella stessa qualità di vice pretore al mandamento di Badolato in supplenza del pretore impedito.
Merla Giovanni, uditore vice pretore del 1° mandamento di Milano, è tramutato nella stessa qualità di vice pretore al mandamento di Sorgono, in supplenza del pretore impedito.

Sono accettate le dimissioni rassegnate da:
Sinisi cav. Saverio, dalla carica di vice pretore del mandamento di Ortanova — Burdo cav. Luigi, id. di Larino.
Reali Alfredo, id. di Tricase — Quadrio Antonio, id. 5° mandamento Genova.

Il nostro decreto del 14 giugno 1914, col quale vennero accettate le dimissioni rassegnate da Capece Oreste dalla carica di vice pretore del mandamento di Picerno, è revocato.

I sottonotati, aventi i requisiti di legge, sono nominati vice pretori nel mandamento per ciascuno di essi indicato, pel triennio 1913-915:
Spaziante Carmine, al mandamento di Altamura — Grassi Pietro Anselmo Vittorio, id. di Belgioioso.
Maltese Giovanni, 4° mandamento di Genova — Puccio Renato, alla pretura urbana di Firenze.
Leo cav. Romolo, già giudice aggiunto di 2ª categoria, ed ora segretario di 1ª classe nel Ministero di grazia e giustizia, è nominato, a sua domanda, giudice di 3ª categoria ed è destinato al mandamento di Canosa di Puglia con le funzioni di pretore.

Con decreto Ministeriale del 21 agosto 1914:

Libranti Giuseppe, uditore giudiziario presso la Regia procura del tribunale di Catania, è destinato a prestare servizio alla pretura di Lentini.
Buffagni Giovanni, uditore giudiziario presso il tribunale di Modena, è tramutato alla R. procura del detto tribunale.

Con decreto Ministeriale del 27 agosto 1914:

Granata cav. Enrico, sostituto procuratore del Re presso il tribunale di Cosenza, applicato temporaneamente alla R. procura di Palmi, cessa dalla detta applicazione.

Cancellerie e segreterie.

Con decreto Ministeriale del 9 agosto 1914:

Cosentino Fortunato, cancelliere della pretura di Ferrandina, è tramutato alla pretura di Brancaleone Marina, lasciandosi vacante per D'Orazi Narciso, cancelliere applicato alla statistica presso il Ministero, il posto nella pretura di Ferrandina.

Con R. decreto del 16 agosto 1914:

Chiarello Domenico, cancelliere della pretura di Atripalda, è nominato sostituto segretario della R. procura di Avellino.
Ricciardi Gaetano, sostituto segretario della R. procura presso il tribunale di Avellino, è nominato cancelliere della pretura di Atripalda.

Con R. decreto del 23 agosto 1914:

Palange Pietro, segretario della R. procura presso il tribunale di Cosenza, è nominato cancelliere di sezione del tribunale di Gerace.
Luly Nicola Alfonso, cancelliere della pretura di Cotrone, nominato cancelliere di sezione del tribunale di Gerace, ove non ha preso possesso, è nominato segretario della R. procura di Cosenza.
Rammacca Alfredo, cancelliere della 1ª pretura di Parma, è tramutato alla pretura di Loreto Aprutino.
Sgarbi Ivo, cancelliere della pretura di Loreto Aprutino, è tramutato alla pretura di Parma.
Mirabile Ignazio, cancelliere della pretura di Cesarò, ove non ha preso possesso, è tramutato alla pretura di Favara, lasciandosi vacante per l'aspettativa del cancelliere di pretura, Abita Giovanni, il posto nella pretura di Cesarò.
Soschino Nazzareno, cancelliere della pretura Radicofani, è tramutato alla pretura di Montepulciano.
Notari Luigi, aggiunto di cancelleria della 2ª pretura di Ferrara, nominato cancelliere della pretura di Montepulciano, ove non ha preso possesso, è tramutato alla pretura di Radicofani.

Con decreto Ministeriale del 25 luglio 1914:

Beggia Candido, aggiunto di cancelleria nella pretura di Massa, è tramutato alla pretura di Ales.

Con decreto Ministeriale del 30 luglio 1914:

Liberatore Giustino, aggiunto di cancelleria della pretura di Tossiccia, è tramutato alla Corte d'appello di Cagliari.
Ciofani Luigi, aggiunto di cancelleria della pretura di Borbona, è tramutato alla pretura di Pizzoli.
Paladini Alberto, aggiunto di cancelleria della pretura di Fano, è tramutato alla pretura di Sassoferrato.
Calì Torrisi Carlo, aggiunto di cancelleria del tribunale di Roma, applicato per mesi sei al tribunale di Piacenza, è confermato nella detta applicazione per altri sei mesi.
Torro Antonio, aggiunto di cancelleria del tribunale di Taranto, è tramutato alla 2ª pretura di Padova.
Bonissone Pietro, alunno di cancelleria della pretura di Tortona, è applicato per sei mesi alla R. procura di Bergamo.

Con decreto Ministeriale del 20 agosto 1914:

Pagnani Francesco, cancelliere di sezione del tribunale di Cosenza, è tramutato al tribunale di Larino.
Ferrari Adolfo, cancelliere di sezione del tribunale di Larino, è tramutato al tribunale di Cosenza.
Rosano Concetto, vice cancelliere del tribunale di Modica, è, a sua domanda, collocato in aspettativa per infermità per mesi tre.
Sartori Giulio, sostituto segretario della R. procura presso il tribunale di Venezia, è, a sua domanda, collocato in aspettativa per infermità per mesi tre.
Devoto Moisè, cancelliere della 1ª pretura di Spezia, è sospeso dall'ufficio per un mese al solo effetto della privazione dello stipendio e fermo l'obbligo di prestare servizio per irregolarità commesse nell'esercizio delle sue funzioni.
Ronconi Alfredo, aggiunto di cancelleria della 5ª pretura di Genova, è tramutato alla pretura di Ventimiglia.
Vivaldi Bernardo Giuseppe, aggiunto di cancelleria della pretura di Ventimiglia, è tramutato alla 5ª pretura di Genova.
Monteleone Filippo, aggiunto di cancelleria della pretura di Oria, è tramutato alla pretura di Canneto di Bari.
Vietri Gerardo, aggiunto di cancelleria della pretura di Canneto di Bari, ove non ha ancora preso possesso, è tramutato alla pretura di Oria.

La Valle Nicola, aggiunto di cancelleria di Napoli, è tramutato al tribunale di Napoli.

Magliano Ciro, aggiunto di cancelleria del tribunale di Napoli, è tramutato alla Corte di cassazione di Napoli.

Ferro Domenico, aggiunto di cancelleria della pretura di Terranova di Sicilia, è tramutato alla pretura di Caltanissetta lasciandosi vacante il posto per l'aspettativa dell'aggiunto Sala Giovan Battista, presso la pretura di Terranova di Sicilia.

Napoli Gioacchino, aggiunto di cancelleria della 2ª pretura di Padova, è tramutato alla pretura di Valguarnera Caropepe.

Silvestri Ignazio, aggiunto di cancelleria della pretura di Valguarnera Caropepe, è tramutato alla pretura di Montebelluna.

Lamuraglia Giuseppe, aggiunto di cancelleria della pretura di Montebelluna, è tramutato alla pretura del 2° mandamento di Padova.

Muti Alfredo, aggiunto di cancelleria della 1ª pretura di Perugia, in servizio al casellario centrale, è tramutato alla pretura di Assisi, continuando nell'attuale applicazione al casellario centrale.

Fusari Ambrogio, aggiunto di cancelleria della pretura di Spoleto, è tramutato alla 1ª pretura di Perugia.

Desi Salvatore, aggiunto di cancelleria della pretura di Assisi, è tramutato alla pretura di Spoleto.

Aiello Baldassarre, aggiunto di cancelleria della pretura di Petilia Policastro, in aspettativa per motivi di salute, è, a sua domanda, richiamato in servizio ed è tramutato alla pretura di Tiriolo.

Di Tondo Vincenzo, aggiunto di cancelleria della pretura di San Daniele nel Friuli, in aspettativa per comprovati motivi di famiglia, è, a sua domanda, confermato nell'aspettativa medesima per un altro mese.

Tesi Alfredo, aggiunto di cancelleria del tribunale di Napoli in aspettativa per infermità, è, a sua domanda, richiamato in servizio.

Di Battista Giovanni, aggiunto di cancelleria del tribunale di Este, in aspettativa per infermità, è, a sua domanda, confermato nell'aspettativa medesima per altri due mesi.

Leggiero Enrico, aggiunto di cancelleria della 5ª pretura di Milano, in aspettativa per infermità, è, a sua domanda, confermato nell'aspettativa medesima per altri sei mesi.

Contini Nino, aggiunto di cancelleria della 1ª pretura di Parma, è tramutato alla pretura di Carsoli.

Rossi Giuseppe, alunno gratuito nella cancelleria del tribunale di Caltanissetta, nominato aggiunto di cancelleria della pretura di Riesi, ove non ha assunto possesso, è tramutato alla 1ª pretura di Parma.

Lanza Giovanni, alunno gratuito nella cancelleria della pretura di Corleone, nominato aggiunto di cancelleria della pretura di Carsoli, ove non ha preso possesso, è tramutato alla pretura di Riesi.

Bartoli Ferdinando, aggiunto di cancelleria della 1ª pretura di Parma, è tramutato alla pretura di San Demetrio nei Vestini.

Carbutti Carlo, alunno gratuito nella cancelleria della pretura di Salerno, nominato aggiunto di cancelleria della pretura di San Demetrio nei Vestini, ove non ha preso possesso, è tramutato alla 1ª pretura di Parma.

Basile Giovanni Battista, aggiunto di cancelleria della pretura di Cosenza, sospeso dal grado e dalle funzioni perchè sottoposto a procedimento penale, è richiamato in servizio ed è tramutato alla pretura di Dorgali.

Gallo Vincenzo Francesco, alunno gratuito presso la pretura di Monteleone di Calabria, è destinato nella stessa qualità alla 1ª pretura di Roma.

L'alunno gratuito Galliani Giuseppe è dichiarato dimissionario per non avere assunto possesso delle sue funzioni.

(Continua).

MINISTERO DEL TESORO

Direzione generale del tesoro (Divisione portafoglio)

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 23 ottobre 1914, in L. 103,25.

MINISTERO DEL TESORO
E
MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Media dei cambî secondo le comunicazioni delle piazze indicate nel decreto Ministeriale 1° settembre 1914, accertata il giorno 20 ottobre 1914.

Visto il decreto Ministeriale 1° settembre 1914:

La media dei cambi secondo le comunicazioni delle piazze indicate nel decreto Ministeriale predetto è la seguente:

PIAZZA	DENARO	LETTERA
Parigi	102 46	103.20
Londra	25.72 1/2	25.88 1/2
Berlino	117.41	118.65
Vienna	94.—	95.44
New York	5.18 1/2	5.25
Buenos Aires	2 08	2.10
Svizzera	101.36 1/2	102 22 1/2

Cambio medio ufficiale agli effetti dell'art. 39 del Codice di commercio dal 21 al 23 ottobre 1914:

Franchi	102.83
Lire sterline	25.80 1/2
Marchi	118.03
Corone	94.72
Dollari	5.21 3/4
Pesos carta	2.09

PARTE NON UFFICIALE

DIARIO ESTERO

CRONACA DELLA GUERRA

Un telegramma da Petrograd conferma, dettagliandola, la disfatta dei tedeschi nella regione di Varsavia e al nord del fiume Palitza.

Nella Galizia continuano i combattimenti a sud di Przemysl, eroicamente difesa dagli austro-ungarici.

Nel settore franco-belga anche ieri ebbero luogo sanguinosi scontri fra le truppe franco-inglesi e le tedesche.

Secondo un comunicato del grande stato maggiore

tedesco, i francesi avrebbero indietreggiato su parecchi punti. Tuttavia, successivi comunicati ufficiali da Parigi dicono invece che i francesi hanno avanzato nelle Argonne e al nord di Verdun. Nella difesa, anzi, di Nieuport, mercè l'ausilio delle navi inglesi, essi hanno inflitto gravi perdite al nemico.

Un telegramma da Londra dell'Ammiragliato conferma questi parziali successi.

Di nuove operazioni militari marittime abbiamo oggi la notizia dell'affondamento di quattro vapori inglesi e della cattura d'un altro vapore, pure inglese, per parte dell'incrociatore tedesco *Emden*.

Mandano, in proposito, all'*Agenzia Stefani* i telegrammi seguenti:

Pietrogrado, 21. — Le truppe russe hanno sviluppata una energia tutta particolare nella difesa di Varsavia per risparmiare alla città gli orrori del bombardamento.

A questo scopo la concentrazione delle forze russe destinate a proteggere Varsavia e a respingere i tedeschi fu operata con rapidità maggiore di quella che la situazione strategica richiedesse. Questo slancio delle truppe russe verso Varsavia e l'appello del generalissimo alla popolazione polacca hanno avuto una grande ripercussione.

I polacchi possono vedervi una prova di più della nuova stretta fratellanza che unisce gli slavi.

Alcuni documenti intercettati dai russi attestano che i tedeschi contavano di impadronirsi di Varsavia tra il 15 e il 17 ottobre. I reggimenti siberiani furono condotti a Praga, sobborgo di Varsavia, e furono immediatamente impegnati nel grande combattimento.

Nei combattimenti notturni alla bajonetta, che si svolsero nella foresta di Motcdlovck, i reggimenti siberiani fecero numerosi prigionieri appartenenti al 20° corpo di armata tedesco.

I corpi nemici più provati sono il 17° corpo d'armata tedesco e le truppe di riserva che avevano aperto un vigoroso attacco nelle regioni di Blonee e Prouschkoff.

Le truppe siberiane insieme coi reggimenti della grande Russia inflissero al nemico terribili perdite. Numerosi villaggi furono presi e ripresi.

I reggimenti provenienti dal centro della Russia, che combattevano a fianco di quelli del Caucaso, rivaleggiavano in eroismo.

Il grande combattimento che si svolge a sud di Przemyls dura da dieci giorni. I russi sono comandati dal generale Brusiroff.

Le perdite degli austriaci, nei reggimenti che si battevano disordinatamente, sono enormi in questa località. Non soltanto i prigionieri austriaci e tedeschi sono estenuati, ma ogni prigioniero non ha che un solo desiderio, quello che la pace venga conclusa al più presto possibile.

Vienna, 22. — Un comunicato ufficiale in data 22 ottobre, mezzogiorno, dice:

Nella battaglia sui due lati del fiume Strwiaz siamo ora riusciti a fare un attacco avanzato anche nei punti al sud di questo fiume.

Sull'altura dominante 658 a sud-est di Starysambor sono state prese due posizioni di difesa del nemico situate una dietro l'altra. A nord-est della suddetta località la nostra linea di combattimento si è avvicinata alla strada maestra che conduce a Starasol.

Secondo le informazioni sinora pervenute, negli ultimi combattimenti sono stati fatti prigionieri 3400 russi, tra i quali 25 ufficiali e sono state catturate 15 mitragliatrici.

Le nostre truppe di avanguardia sono entrate a Czernowitz.

Berlino, 22. — Il grande stato maggiore comunica dal gran quartier generale, 22 ottobre, mattino:

I combattimenti sulla riva del canale dell'Ysor continuano ancora.

Undici navi da guerra inglesi cooperavano con l'artiglieria nemica.

Ad est di Dixmude il nemico fu respinto. Anche in direzione di Ypres le nostre truppe avanzarono con successo.

I combattimenti a nord-ovest e ad ovest di Lilla furono accanitissimi; ma il nemico indietreggiò lentamente su tutta la linea.

Attacchi violenti dalla direzione di Toul contro le alture al sud di Thiancourt furono respinti con le più gravi perdite per i francesi.

Fu constatato senza obbiezione possibile che l'ammiraglio inglese comandante la squadra dinanzi ad Anversa fu dissuaso soltanto con difficoltà dalle autorità belghe dalla sua intenzione di bombardare Ostenda.

Sul teatro della guerra del nord-est reparti delle nostre truppe inseguono il nemico, che indietreggia in direzione di Ossowiez.

Parecchie centinaia di prigionieri e di mitragliatrici sono cadute nelle nostre mani.

Presso Varsavia e in Polonia, dopo i combattimenti indecisi dei giorni scorsi, non vi è stato ieri alcun altro combattimento. La situazione si trova colà ancora in isviluppo.

Parigi, 22. — Il comunicato ufficiale delle ore 15 dice:

Alla nostra ala sinistra forze tedesche considerevoli hanno continuato i loro violenti attacchi, specialmente nei dintorni di Dixmude, di Warneton, di Armentières, di Radinghem e di La Bassée. Le posizioni occupate dagli alleati sono state mantenute.

Sul resto del fronte, il nemico non ha pronunciato che attacchi parziali, i quali sono stati tutti respinti specialmente a Fricourt (all'est di Albert), sull'altipiano all'ovest di Craonne, nella regione di Souain nelle Argonne, al Four de Paris (al sud-ovest di Varennes) nella regione di Malancourt, nella Woëvre verso Champlon ed al sud-est di Saint Mihiel, nel bosco di Ailly.

Noi abbiamo leggermente progredito nelle Argonne e nella Woëvre meridionale sul bosco di Montmare.

In Russia, l'avanzata degli eserciti russi si afferma.

Un successo importante nella regione di Varsavia ha respinto il nemico a più di 16 chilometri. I progressi dei russi sono pure sensibili a Ivangorod ed al sud di Przemysl.

Parigi, 22. — Il comunicato ufficiale delle ore 23 dice: L'attività di cui il nemico aveva dato prova nella giornata di ieri non si è rallentata oggi.

Fra il mare e la Bassée, la battaglia è continuata altrettanto violenta senza che i tedeschi abbiano potuto fare indietreggiare l'esercito belga nè le truppe franco-britanniche. Così pure fra Arras e l'Oise il nemico ha fatto grandi sforzi che non furono coronati da successi in nessuna parte.

Nelle Argonne abbiamo progredito fra Saint-Hibert e il Four de Paris.

Al nord di Verdun abbiamo guadagnato terreno fra Haumont e Brabant sur Meuse. Nella Woëvre abbiamo respinto un attacco su Champlon.

Dover, 22. — Una flottiglia, composta di quattro navi armate di cannoni da sei pollici e scortate da un avviso torpediniera, partì nel pomeriggio di domenica e attraversò la Manica.

Lunedì mattina una nave della flottiglia ricondusse sette marinai feriti da granate tedesche in vista di Nieuport.

I marinai inglesi hanno atterrato domenica un aeroplano tedesco

Alcune navi inglesi continuano a bombardare efficacemente le trincee tedesche.

Si annunzia ufficialmente che i tedeschi fecero vigorosi contrattacchi sul fronte degli alleati, ma che furono respinti con notevoli perdite.

L'esercito belga ha operato con successo parecchi controattacchi.

Londra, 22. — L'Ammiragliato annunzia che i monitori *Severn*, *Humber* e *Mersey* hanno preso parte alle operazioni di guerra lungo la costa belga. Queste navi hanno tirato sul fianco destro dei tedeschi favorendo così considerevolmente il successo delle ope-

razioni. Esse hanno pure sbarcato distaccamenti di mitragliatrici che hanno validamente cooperato alla difesa di Nieuport. Durante queste operazioni un tenente è stato ucciso, sei uomini sono stati feriti e tre sono scomparsi.

Londra, 22. — L'agente del Lloyd a Colombo telegrafa all'Ammiragliato che i vapori inglesi *Chilka, Troilus, Benmohr, Clan, Grant* e *Ouremole Ponrabbel,* diretto alla Tasmania, sono stati affondati dall'incrociatore tedesco *Emden* e che il vapore *Exford* è stato sequestrato.

Londra, 23. — Un dispaccio al *Times* da fonte francese, in data 20 corrente, dice:

« Mentre due cannoniere inglesi bombardavano ieri mattina le batterie delle coste tedesche, furono attaccate da sottomarini nemici.

Giunsero però torpediniere inglesi, e i sottomarini furono respinti con perdite. Le cannoniere seguitano ancora a bombardare le coste tedesche ».

Londra, 23. — Un telegramma da Capetown conferma che la rivolta del colonnello Maritz sembra debba finire miseramente. I suoi partigiani si arrendono tutti i giorni a gruppi importanti.

Per la navigazione nell'Adriatico

Il Ministero della marina, dopo aver stabilito alcune norme di massima per la navigazione nell'Adriatico, dispone per la riattivazione delle linee sovvenzionate nel percorso sospeso tra Venezia e Brindisi, con effetto dalle date qui appresso indicate:

Società italiana di servizi marittimi.

Linea V-VI — Venezia-Alessandria-Smirne-Dedeagatch-Pireo-Venezia, ogni due settimane dalla partenza da Venezia dal 22 ottobre.

Linea VI-V. — Venezia-Pireo-Salonicco-Smirne-Alessandria-Venezia, ogni due settimane dalla partenza da Venezia del 24 ottobre.

Linea VII. — Venezia-Tripoli-Bengasi, ogni due settimane dalla partenza da Venezia del 28 ottobre.

Linea VIII. — Venezia-Rodi-Beirut, ogni due settimane dalla partenza da Venezia del 25 ottobre.

Linea I postale-celere — Venezia-Brindisi-Dedeagatch, settimanale che trasporta principalmente posta e passeggeri, rimane provvisoriamente limitata a Brindisi.

Società marittima italiana.

Linea XI-XI-*bis* — Genova-Messina-Venezia, settimanale, riattivato il tratto Venezia-Brindisi.

Società Puglia.

Linea *A-bis* — Ancona-Zara, settimanale dalla partenza da Ancona del 24 ottobre.

Linea *C* — Venezia-Brindisi-Epiro, settimanale dalla partenza da Venezia del 26 ottobre.

Linea 1 concentramento — Bari-Calabria-Messina, quattordicinale dalla partenza da Bari del 21 ottobre.

Linea 2 concentramento — Resta provvisoriamente sospesa.

Linea 3 concentramento — Bari-Tremiti, bisettimanale dalla partenza da Bari del 21 ottobre.

Le comunicazioni con l'Albania da Bari e da Brindisi sono le seguenti:

da	per Durazzo	per Vallona
Linea *E* Bari:	giovedì e domenica matt.	giov. e dom. matt.
Linea *F*	mercoledì e sabato matt.	———————
Linea *E* Brindisi:	lunedì e mercoledì matt.	lun. e merc. matt.
	———————	sabato mattina.

CRONACA ITALIANA

S. M. il Re ha ricevuto, in udienza particolare, l'onorevole barone Pennisi di Santa Margherita, il quale restituì le insegne del Collare della SS. Annunziata di cui era insignito suo suocero il marchese Di San Giuliano.

Nella diplomazia. — S. M. l'Imperatore d'Austria ha ricevuto ieri in udienza di congedo l'addetto militare dell'ambasciata d'Italia, conte Albricci.

L'Imperatore ha quindi ricevuto il nuovo addetto militare italiano maggiore Enrico Telliani.

Rinvio. — Il Consiglio direttivo dell'Associazione nazionale fra i professori universitari, riunitosi in Roma sotto la presidenza del professor Enriques, ha deliberato di rinviare il Congresso dell'Associazione in vista delle gravi preoccupazioni dell'attuale momento politico.

Commemorazione patriottica. — Nel mattino di domenica 25 corrente, per iniziativa dei reduci delle patrie battaglie G. Garibaldi, le Associazioni militari e patriottiche si recheranno a Villa Glori per commemorare l'eroico tentativo del 23 ottobre 1867 per la liberazione di Roma.

Il convegno è fissato per le 9 del mattino a porta del Popolo.

Necrologio. — Ad Alessandria è deceduto ieri, per malattia cerebrale, l'avv. Pio Viazzi, ex deputato al Parlamento per il collegio di Grosseto nelle legislature 22ª e 23ª.

L'on. Viazzi, nato in Alessandria quarantasei anni or sono, fu uomo di vivido ingegno e vastissima coltura.

Libero docente di filosofia del diritto nella Università di Torino, le sue lezioni erano ascoltate da una studentesca che lo venerava per la sua bontà e per la sua profonda dottrina.

Fu autore di varie opere apprezzatissime, quali: « Delitto di resistenza e la resistenza legittima »; « La psicologia dei sessi »; « L'equità nella filosofia, nella storia e nella pratica del diritto »; « La bellezza della vita », ecc.

Esposizione commerciale. — La Camera italiana di commercio e di arti di Tunisi, nell'unico intento di dare maggiore incremento al patrio commercio d'esposizione, informa i commercianti e industriali nazionali che sarà ben lieta di esporre i listini dei prezzi correnti ed i campioni delle loro merci nell'apposita sala campionaria del suo sodalizio, ove ora, più che mai, affluiscono i visitatori nazionali, esteri ed indigeni, in vista del rifornimento degli articoli che cominciano loro a mancare e che, a causa dell'attuale conflagrazione europea, non possono acquistare che nel Regno.

L'esposizione dei campioni sarà assolutamente gratuita, tranne il rimborso puro e semplice delle sole spese di cancelleria.

Per i viaggiatori nelle Indie. — Il reggente il R. consolato in Bombay telegrafa che la misura in forza della quale è colà vietato lo sbarco di viaggiatori che non siano inglesi o asiatici sarà applicata rigorosamente.

Coloro però fra gli italiani che avranno imprescindibili ragioni di doversi recare alle Indie e possiedano un regolare passaporto, potranno telegrafare al R. consolato: nome, cognome, età, nazionalità, porto d'imbarco, luogo di destinazione alle Indie, motivi del viaggio, durata della permanenza; ed il consolato farà il possibile per ottenere il permesso.

Un telegramma diretto a Bombay dovrà essere redatto in inglese o in francese.

Importazioni commerciali. — Il R. Console generale in New-York telegrafa che il giorno 15 corrente hanno avuto luogo le seguenti partenze da quel porto:

1. Piroscafo *Kroonpand,* inglese, con 300 barili olio lubrificante e 320 colli paraffina per Napoli.

2. Piroscafo *Regina d'Italia*, con 190 barili di olio lubrificante per Venezia, 30 barili per Napoli e 874 per Genova.

*** Il R. Console in New-Orleans telegrafa che il piroscafo *Hearley* è partito da Portarthur (Texas) per Taranto con 4131 tonnellate di nafta.

Marina mercantile. — Il *Palermo*, della N. G. I., è partito da Boston per Napoli e Genova. — Il *Principe di Udine*, del Lloyd Sabaudo, è partito da Buenos Aires per Santos e Genova. — Il *Regina Elena*, della N. G. I., è partito da Rio de Janeiro per Barcellona e Genova. — Il *Savoja*, della Veloce, ha proseguito da Barbados per Trinitad e restanti scali dell'America Centrale. — Il *Cavour*, della Transatlantica, ha proseguito da Santos per Buenos Aires.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

ATENE, 21. — Il Governo ellenico ha ringraziato il signor Passaroff, ministro di Bulgaria ad Atene, ed ha incaricato il ministro di Grecia a Sofia, Naum, di ringraziare il Governo bulgaro per l'assistenza e le cure premurose prestate dalle autorità di Dedeagatch ai numerosi profughi greci arrivati in Tracia per sfuggire alle persecuzioni dei turchi.

Si constata già da qualche tempo una manifesta e reciproca buona volontà a Sofia e ad Atene per evitare qualsiasi malinteso e per lavorare al miglioramento delle relazioni tra i due paesi.

LONDRA, 22. — Winston Churchill ha diretto un cordiale messaggio al ministro della marina giapponese, nel quale egli esprime le sue felicitazioni per l'energia con cui la marina giapponese sostiene la causa degli alleati.

Il ministro giapponese ha ringraziato calorosamente Winston Churchill, attestandogli quanto egli sia lieto della perfetta armonia che regna tra le flotte alleate e che prova, egli dice, che esse si propongono uno stesso scopo, che non tarderà ad essere raggiunto.

VIENNA, 22. — Ieri sono stati constatati un caso di colera nel Voralberg ed uno in Boemia e cinque casi in Moravia. Si tratta per la maggior parte di persone reduci dal teatro della guerra del nord.

BUCAREST, 22. — In seguito alla morte del Re Carlo, il presidente del Consiglio, Bratianu, ha presentato al Re Ferdinando le dimissioni del Gabinetto.

Il Re non le ha accettate.

SOFIA, 22. — L'organo del partito democratico, il *Preporetz*, pubblica un articolo in cui dice che l'Italia si trova ancora oggi dinanzi al problema che la Serbia voglia avere uno sbocco nell'Adriatico e che la Grecia cerchi di occupare Vallona.

Il pericolo greco - soggiunge - è ancora maggiore perchè le ambizioni greche toccano i vitali interessi italiani anche nell'Egeo, dove la Grecia aspira a contrastare all'Italia un possesso qualsiasi, e perchè la bandiera ellenica fa la maggiore concorrenza alla bandiera italiana nei mari.

Pertanto, conclude il giornale, gli interessi dell'Italia e della Bulgaria sono in armonia, e la Bulgaria non deve perdere di vista, nelle sue combinazioni politiche, questa circostanza.

KIEW, 22. — In occasione della chiamata alle armi degli allievi della scuola superiore di guerra è stata organizzata una grande dimostrazione davanti ai Consolati di Francia e di Inghilterra dove vennero cantati gli inni nazionali.

LONDRA, 22. — Il Governo inglese ha fatto pervenire a tutti i rappresentanti dei Governi esteri a Londra la notificazione che l'Inghilterra approva le misure prese dal Governo egiziano con le quali si ordina di lasciare il canale di Suez a tutte le navi nemiche le quali, restando troppo a lungo nei porti di quel canale, mostrano chiaramente di non avere alcuna intenzione di partire per evitare di essere catturate. Il canale, aggiunge la notificazione, non è stato fatto per quest'uso.

PIETROGRADO, 22. — Un ukase imperiale autorizza il ministro delle finanze ad emettere sul mercato inglese buoni del tesoro russo a breve scadenza per una somma di dodici milioni di lire sterline.

NISCH, 22. — Il *Samuprava*, organo del presidente del Consiglio Pasic, riproduce un articolo pubblicato nella *Politika* col titolo: « Salviamo la Dalmazia », di cui è autore il dott. Bcakotic, deputato alla Dieta dalmata, e che risponde all'articolo pubblicato sul *Giornale d'Italia* dall'on. Foscari.

Il fatto che l'articolo venga riprodotto dal *Semuprava* indica che esso rispecchia il pensiero del Governo serbo.

L'articolo dice:

La Dalmazia non è italiana, ma serbo-croata geologicamente, storicamente ed etnologicamente. Se l'Italia vuole dividere fraternamente con la Serbia il mare Adriatico, la cui riva orientale è abitata da 700.000 slavi di fronte a 18.000 italiani, la Serbia ne sarà felice e non mancherà anche di coltivare ciò che l'antica civiltà italiana vi ha lasciato in retaggio.

Ma non consentirà mai che quella regione slava passi dal dominio austriaco ad un'altra dominazione quale sarebbe l'italiana. Se la Serbia occuperà la Dalmazia liberandola dal giogo, senza perdite, avrà il coraggio, colla cooperazione dei dalmati stessi, di difenderla fino agli estremi contro un eventuale attentato dell'Italia di mutare la liberazione in una nuova schiavitù.

BERLINO, 22. — La Imperatrice ha desiderato che il suo genetliaco, avuto riguardo allo stato di guerra, passasse senza festeggiamenti.

Gli articoli di augurio dei giornali rilevano le virtù sovrane dell'Imperatrice e particolarmente la sua partecipazione alla pubblica opera di soccorso con personale sacrificio.

La *Kreuz Zeitung* scrive:

L'Imperatrice non si contentò di farsi rappresentare ma, vera donna principessa, dal mattino alla sera in cammino portò fiori ai feriti; li richiese dei loro desideri; si assise accanto ai profughi privi di mezzi ed ai fanciulli abbandonati alla tavola delle refezioni pubbliche; partecipò col consiglio e coll'opera alle sedute della lega di beneficenza.

VIENNA, 22. — Il *Correspondenz Bureau* ha da Serajevo:

Processo per la uccisione dell'arciduca Francesco Ferdinando.

Si leggono parecchi passi del libro Narodna Obrana dai quali risulta che in Bosnia-Erzegovina la lotta a favore della Narodna Obrana era condotta dalla Società serba Prosvjeta di Serajevo. Anche cooperative economiche, circoli di lettura, società antialcooliche e società corali servivano agli scopi della Narodna Obrana, la quale riuniva anche tutti i sodalizi socolisti serbi. Si trovavano tra questi 22 società di socolisti della Bosnia-Erzegovina.

Dai verbali sulle relazioni dei periti circa le bombe risulta che si trattava di granate a mano che sono usate dall'esercito serbo e sono costruite al modo stesso delle 19 granate trovate a Broko avvolte in carta originale dell'arsenale di Kragujevaz. Simili granate a mano non sono in uso in alcun'altra parte d'Europa all'infuori che in Serbia.

PARIGI, 22. — Il ministro della pubblica istruzione ha incaricato il barone Pietro di Coubertin di dirigere l'educazione fisica della gioventù francese, specialmente di quella appartenente alle classi 1916 e 1917.

Nella prima riunione alla Sorbona, sotto la presidenza di Liard, vice direttore dell'Accademia di Parigi.

Coubertin ha definito lo scopo dell'opera che consiste nel formare in tutti i giovani francesi che costituiranno l'esercito di domani, una mentalità che permetta loro di prepararsi essi stessi alla resistenza fisica, la vera base dell'educazione d'un buon soldato.

LONDRA, 22. — Dotti e professori di ogni ordine pubblicano una

risposta al manifesto degli intellettuali di Germania. Essi dichiarano che l'Inghilterra combatte per difendere la neutralità del Belgio violata dalla Germania ed affermano che mai il paese fu così unito. La Germania, concludono, è il nemico comune dell'Europa. Noi facciamo dunque la guerra per assicurare la libertà e la pace.

BERLINO, 22. — In base a comunicazioni ufficiali fu accertata la notizia che quattordici sudditi tedeschi residenti al Marocco, furono sottoposti al tribunale di guerra a Casablanca per preteso tradimento contro il protettorato francese.

La rappresentanza degli interessi tedeschi al Marocco è stata assunta dagli Stati Uniti. In particolare a Casablanca stante la mancanza di un funzionario di carriera degli Stati Uniti tale rappresentanza fu assunta dal locale console d'Italia. Le autorità americane ed italiane si adoprarono energicamente a favore dei nostri sudditi minacciati.

Il Governo tedesco fece tutti i passi per chiarire le circostanze di fatto e per fare avere ogni possibile protezione ai tedeschi che si trovano nelle mani dei francesi. In proposito fu fatto conoscere al Governo francese che il Governo tedesco chiederebbe conto nel modo più energico di ogni atto contrario al diritto a danno di tedeschi non colpevoli.

VIENNA, 22. — Il *Giornale ufficiale* pubblicherà domani la nomina del gerente del Ministero delle finanze barone Engel a ministro delle finanze come pieno riconoscimento dei suoi servizi vantaggiosissimi resi in qualità di gerente del Ministero.

BUENOS AIRES, 22. — Oggi hanno avuto luogo i funerali del generale Roca ex presidente della Repubblica Argentina che sono riusciti imponenti.

Il presidente della Repubblica De la Plaza, il ministro delle finanze, il ministro del Cile, ed altre personalità hanno pronunciato discorsi.

Fra i presenti si notavano tutti i membri del corpo diplomatico e numerose notabilità.

Alla salma sono stati resi gli onori militari.

BERLINO, 23. — *Camera dei deputati prussiana.* — L'aula e le tribune sono gremite. Numerosi deputati portano l'uniforme di campagna. Alcuni sono feriti e sono decorati con la Croce di Ferro.

Sul seggio del deputato Hasenclever, morto combattendo, è deposta una corona di alloro.

Il vice-presidente del Consiglio prussiano, Delbrueck, reca alla Camera, mentre tutti i deputati, compresi i socialisti, si alzano in piedi, il saluto dell'Imperatore e Re, il quale si trova in mezzo alle sue truppe vittoriose.

Quindi presenta progetti di legge in cui si chiedono crediti provvisori di 1500 milioni di marchi per lavori speciali e per l'opera di riorganizzazione nella Prussia orientale.

Delbrueck soggiunge: L'odio e l'invidia della potenza vicina trascinarono la Germania in una guerra per la vita o per la morte. Una guerra gigantesca implica esigenze senza esempio e la richiesta di immensi sacrifizi al popolo intero; ma fa sorgere forze inattese. Ciascuno sa che non possiamo deporre le armi prima di aver riportato la vittoria che ci dia la garanzia di una pace duratura. (Vivi applausi). Ciascuno sa pure che abbiamo le forze ed i mezzi per combattere fino a che la vittoria sia nostra (Nuovi applausi). Sono certo che le discussioni e le decisioni della Camera attesteranno questa volontà di vincere (Vivissimi applausi ai quali si associa il pubblico delle tribune).

I crediti sono approvati all'unanimità.

Il presidente, conte Schewerin-Loewitz, pronuncia un discorso patriottico.

Camera dei signori. — La seduta si svolge in modo analogo a quello della Camera dei deputati.

Il vice presidente del Consiglio Delbrueck e il presidente conte di Wedel pronunciano discorsi.

La Camera approva indi all'unanimità i crediti richiesti.

La Camera dei signori, come quella dei deputati, si aggiorna al 9 febbraio 1915.

LISBONA, 23. — Nella notte dai 20 al 21 avvennero vari tentativi di insurrezione monarchica in diversi punti del Portogallo.

La città di Lisbona rimase isolata dal nord del paese per alcune ore in seguito alla distruzione dei pali telegrafici ed ad alcuni attentati sulle principali linee ferroviarie.

A Mafra un tenente, noto per le sue idee monarchiche, condusse un centinaio di cittadini alla scuola militare, impugnò le armi e tentò di sollevare gli addetti alla scuola stessa. Molte truppe furono inviate da Lisbona verso Mafra.

Nella città di Santarem la ferrovia venne tagliata, ciò che provocò il deviamento di un treno.

A Braga un tentativo analogo a quello di Mafra è fallito.

Un colonnello e due sottufficiali sono stati arrestati.

Notizie ulteriori dicono che ora il numero degli insorti è di 5 sergenti, 6 soldati e 200 borghesi. Essi sono inseguiti ed errano sulle montagne. Alcuni capi insorti furono arrestati.

Homem Christo, direttore del giornale *Restauraçao*, è stato arrestato.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

del R. Osservatorio astronomico al Collegio Romano

22 ottobre 1914.

L'altezza della stazione è di metri	50.60
Il barometro a 0°, in millimetri e al mare	762.07
Termometro centigrado al nord	16.4
Tensione del vapore, in mm.	10.04
Umidità relativa, in centesimi	72
Vento, direzione	calma
Velocità in km.	—
Stato del cielo	sereno
Temperatura massima, nelle 24 ore	19.0
Temperatura minima, id.	7.8
Pioggia in mm.	mm. gocce

22 ottobre 1914.

In Europa: pressione massima di 776 sul Golfo di Finlandia, **minima** di 759 sul Basso Adriatico.

In Italia nelle 24 ore: la pressione barometrica è ovunque aumentata, fino a 4 mm. in Abruzzo; **temperatura** prevalentemente diminuita; cielo quasi vario al nord, vario con qualche pioggerella sul versante Tirrenico e Sardegna, nuvoloso con **pioggie** nel rimanente.

Barometro: massimo 762 sulla Sardegna e Alto Piemonte, minimo 759 sulle coste Pugliesi.

Probabilità:

Regioni settentrionali: venti moderati 1° quadrante, **cielo** vario con nebbie, **temperatura** stazionaria.

Regioni appenniniche: venti moderati 1° quadrante, cielo nuvoloso località meridionali, vario altrove, temperatura stazionaria.

Versante adriatico: venti moderati 2° quadrante, **cielo nuvoloso** qualche pioggiarella sulla Penisola Salentina, **temperatura** aumentata, mare mosso.

Versante tirrenico: venti moderati 4° quadrante, cielo nuvoloso sulle isole, vario altrove, temperatura diminuita, **mare mosso.**

Versante jonico: venti moderati settentrionali, cielo vario con qualche pioggerella nelle Calabrie, temperatura abbassata, **mare** mosso.

Coste libiche: venti alquanto forti 4° quadrante, **cielo nuvoloso** con pioggierelle specialmente sulla Cirenaica, **mare agitato.**

Bollettino meteorico dell'ufficio centrale di meteorologia e geodinamica

Roma, 22 ottobre 1914.

STAZIONI	STATO del cielo ore 8	STATO del mare ore 8	TEMPERATURA precedente massima nelle 24 ore	TEMPERATURA precedente minima nelle 24 ore
Liguria				
Porto Maurizio	sereno	calmo	18 0	13 0
San Remo	sereno	calmo	19 0	12 0
Genova	1/2 coperto	calmo	21 0	13 0
Spezia	coperto	calmo	19 0	10 0
Piemonte				
Cuneo	sereno	—	16 0	6 0
Torino	sereno	—	15 0	6 0
Alessandria	nebbioso	—	16 0	6 0
Novara	sereno	—	16 0	5 0
Domodossola	sereno	—	19 0	4 0
Lombardia				
Pavia	nebbioso	—	19 0	5 0
Milano	nebbioso	—	17 0	7 0
Como	sereno	—	18 0	7 0
Sondrio	sereno	—	16 0	6 0
Bergamo	sereno	—	15 0	9 0
Brescia	sereno	—	15 0	10 0
Cremona	sereno	—	17 0	6 0
Mantova	nebbioso	—	16 0	8 0
Veneto				
Verona	1/4 coperto	—	18 0	9 0
Belluno	sereno	—	15 0	7 0
Udine	sereno	—	18 0	10 0
Treviso	sereno	—	18 0	9 0
Vicenza	sereno	—	15 0	10 0
Venezia	sereno	calmo	17 0	12 0
Padova	sereno	—	16 0	10 0
Rovigo	sereno	—	16 0	7 0
Romagna-Emilia				
Piacenza	sereno	—	16 0	7 0
Parma	sereno	—	17 0	9 0
Reggio Emilia	sereno	—	16 0	5 0
Modena	sereno	—	17 0	9 0
Ferrara	sereno	—	15 0	9 0
Bologna	sereno	—	15 0	11 0
Forlì	sereno	—	15 0	9 0
Marche-Umbria				
Pesaro	nebbioso	mosso	16 0	9 0
Ancona	sereno	mosso	16 0	14 0
Urbino	1/4 coperto	—	12 0	9 0
Macerata	sereno	—	11 0	10 0
Ascoli Piceno	1/4 coperto	—	14 0	10 0
Perugia	1/4 coperto	—	13 0	7 0
Toscana				
Lucca	1/2 coperto	—	18 0	8 0
Pisa	1/4 coperto	—	20 0	8 0
Livorno	1/2 coperto	calmo	19 0	13 0
Firenze	sereno	—	18 0	8 0
Arezzo	sereno	—	16 0	7 0
Siena	nebbioso	—	15 0	9 0
Grosseto	1/4 coperto	—	19 0	8 0
Lazio				
Roma	nebbioso	—	16 0	8 0
Versante Adriatico Meridionale				
Teramo	1/2 coperto	—	18 0	6 0
Chieti	coperto	—	15 0	9 0
Aquila	sereno	—	10 0	8 0
Agnone	1/2 coperto	—	11 0	7 0
Foggia	coperto	—	18 0	12 0
Bari	3/4 coperto	calmo	20 0	12 0
Lecce	1/2 coperto	—	18 0	11 0
Versante Mediterraneo Meridionale				
Taranto	1/4 coperto	legg. mosso	20 0	15 0
Caserta	sereno	—	18 0	10 0
Napoli	sereno	mosso	17 0	9 0
Benevento	1/4 coperto	—	17 0	8 0
Avellino	1/4 coperto	—	16 0	11 0
Mileto	1/2 coperto	—	18 0	12 0
Potenza	3/4 coperto	—	13 0	6 0
Cosenza	—	—	—	—
Tiriolo	coperto	—	18 0	6 0
Sicilia				
Trapani	coperto	legg. mosso	21 0	16 0
Palermo	3/4 coperto	mosso	21 0	11 0
Porto Empedocle	—	—	—	—
Caltanissetta	sereno	—	18 0	11 0
Messina	1/2 coperto	calmo	22 0	15 0
Catania	1/2 coperto	calmo	22 0	9 0
Siracusa	1/2 coperto	legg. mosso	24 0	16 0
Sardegna				
Sassari	1/2 coperto	—	18 0	11 0
Cagliari	3/4 coperto	legg. mosso	22 0	11 0
Libia				
Tripoli	—	—	—	—
Bengasi	—	—	—	—

Direttore: G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate. TUMINO RAFFAELE, *gerente responsabile*.